

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/204
Séance du 1^{er} juin 2016

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14
DE SAINT-LAZARE À MAIRIE DE SAINT-OUEN :
CONVENTION DE FINANCEMENT DE TRAVAUX N°3

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 et sa revoyure du 6 novembre 2012 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le contrat de plan Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris ;
- VU** le contrat particulier signé le 26 novembre 2009 entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris ;
- VU** le contrat particulier signé le 11 mai 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- VU** le contrat particulier signé le 19 juin 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n° 2009-0408 en date du 8 avril 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales du projet de désaturation de la ligne 13 du métro ;
- VU** la délibération n° 2010-0380 en date du 7 juillet 2010 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation ;
- VU** la délibération 2011-0773 en date du 5 octobre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes ;
- VU** l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012 ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Saint-Ouen ;

- VU** la délibération n°2012/0210 en date du 11 juillet 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** la délibération n°2012/379 en date du 13 décembre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé l'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, le protocole cadre relatifs aux financements et la convention de financement n°1 n°12DPI048 relative aux études de projet, acquisitions foncières et 1^{ers} travaux de l'opération Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, notifiée par le STIF en date du 2 mai 2013 ;
- VU** la délibération n°2013/520 en date du 11 décembre 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé l'avenant au protocole cadre de financement relatif aux financements et la convention de financement n°2 relative aux travaux de gros-œuvre et de second-œuvre du projet de prolongement de la Ligne 14 ;
- VU** la délibération n°2014/247 en date du 5 juin 2014 relative à l'approbation de la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre la RATP et le STIF ;
- VU** le rapport n°2016/204 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

CONSIDERANT que les travaux de prolongement de la Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen sous maîtrise d'ouvrage conjointe de la RATP et du STIF sont en cours et ne peuvent être retardés sous peine de mettre en péril la date de mise en service fixée à juillet 2019,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des travaux n°3 relative à la poursuite de l'opération pour un montant de 447,1 M€ HT CE01/2012 entre :

- la Société du Grand Paris à hauteur de 55,22 %,
- la région Ile-de-France à hauteur de 8,58 %,
- la ville de Paris à hauteur de 20 %,
- le conseil départemental des Hauts-de-Seine à hauteur de 8,10 %,
- le conseil départemental de Seine-Saint-Denis à hauteur de 8,10 % ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer la dite convention de financement ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération ;

ARTICLE 4 : de charger le directeur général de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

2016

Désaturation de la ligne **13**

par le prolongement de la ligne **14**

Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

Convention de financement
relative à la réalisation de l'opération

Convention de financement n° 3



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Société du Grand Paris,
la Région Île-de-France,
les Départements de Paris, des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis
le STIF et la RATP
relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

Convention N°3

SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	9
Article 1. OBJET DE LA CONVENTION.....	11
Article 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT	11
2.1. Poursuite des travaux	11
2.2. Le contenu des dossiers	11
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	12
3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet	12
3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe.....	12
3.1.2. L'autorité organisatrice des transports	12
3.1.3. Identification et engagements des maîtres d'ouvrage	12
3.2. Les financeurs	13
3.2.1. Identification des financeurs	13
3.2.2. Financement par les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis	13
3.2.3. Engagements des financeurs pour la présente convention de financement	13
3.2.4. Régularisation des participations financières.....	14
3.3. Calendrier de réalisation des objets de la présente convention de financement... 14	
3.4. Engagements des financeurs pour la ou les prochaines convention de financement 14	
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	15
4.1. Coût global de l'opération	15
4.2. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement n°3.....	15
4.3. Coût et financement	16
4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts	16
4.3.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage.....	16
4.3.3. Modalités d'actualisation	16
4.4. Plan de financement	17
4.5. Modalités de versement.....	17
4.5.1. Versement d'acomptes	17
4.5.2. Versement du solde.....	18
4.5.3. Paiement	18
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation	19
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	20
4.7. Caducité des subventions pour le Département de Paris	20
4.8. Comptabilité de l'opération	20
Article 5. MODALITES DE CONTROLE	20
5.1. Par les financeurs	21
5.2. Par le STIF.....	21
Article 6. GESTION DES ECARTS	21
6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif de l'Avant-Projet.....	21
6.2. Dispositions en cas de modification des délais	21
6.3. Dispositions communes	22

Article 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	22
7.1. Commission de suivi	22
7.2. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	23
7.3. Information hors comité et commission de suivi	24
7.4. Communication	24
7.5. Intervention d'experts.....	25
7.6. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage	25
Article 8. MODIFICATIONS DE L'AVANT-PROJET	25
Article 9. BILAN DE L'OPERATION.....	26
Article 10. STIPULATIONS GENERALES	26
10.1. Modification de la convention	26
10.2. Résiliation de la convention	26
10.3. Litiges	26
10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études	26
10.5. Date d'effet de la convention.....	27
10.6. Mesures d'ordre.....	27
ANNEXES	29
Annexe 1 : Organigramme de l'opération	29
Annexe 2 : Echancier prévisionnel des dépenses	29
Annexe 3 : Calendrier	29

Entre,

En premier lieu,

En présence de l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

La **Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandatée par délibération n° CR/CP.....du Conseil régional en date du,

Le **Département de Paris**, représenté par la Présidente du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°en date du.....,

Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°..... en date du,

Le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du

La **Société du Grand Paris** (SGP), établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 30 avenue des Fruitières à Saint Denis et dont le numéro de SIRET est : 525 046 017 00030, représentée par le Président du directoire,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par son Directeur Général, dûment mandaté par délibération n°.....du Conseil du STIF en date du

Ci-après désigné le STIF, autorité organisatrice et maître d'ouvrage conjoint.

- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, 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}, 54 quai de la Râpée, 75012 Paris, représenté par sa Présidente Directrice Générale,

Ci-après désignée la RATP, maître d'ouvrage conjoint.

Visas

VU le code des transports,

VU la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,

VU la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

VU la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

VU le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

VU le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP,

VU le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris,

VU le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France, signé le 23 mars 2007,

VU le Contrat de plan 2015-2020 État – Région Île-de-France, signé le 9 juillet 2015,

VU le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,

VU la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Ile-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

VU la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011,

VU la délibération n° CR 55-13 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 20 juin 2013 adoptant le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris,

VU la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

VU le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,

VU le protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen et l'adaptation des stations existantes, approuvé par le Conseil régional du 22 novembre 2012 (CR 97-12), le Conseil de Paris, le Conseil général des Hauts de Seine, le Conseil général de Seine Saint-Denis, le Conseil d'administration du STIF en date du 13 décembre 2012, le Conseil d'administration de la RATP, le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 23 novembre 2012 (délibération n° CS 2012-9),

VU l'avenant n°1 au protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen, approuvé par le Conseil régional du 26 septembre 2013, le Conseil de Paris, le Conseil général des Hauts de Seine, le Conseil général de Seine Saint-Denis du 14 novembre 2013, le Conseil d'administration du STIF en date du 11 décembre 2013, le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 29 novembre 2013 (délibération CS 2013-05),

VU les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP,

VU la délibération n° 2009-0408 en date du 8 avril 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales du projet de désaturation de la ligne 13 du métro,

VU la délibération n° 2010-0380 en date du 7 juillet 2010 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation,

VU le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF en date du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,

VU le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011,

VU la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes,

VU le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures approuvé en conseil du STIF le 7 décembre 2011,

VU l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012,

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen,

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Saint-Ouen,

VU La déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen approuvé par la délibération n°2012/0210 du Conseil du STIF du 11 juillet 2012,

VU la convention de financement n°1 n°12DPI048 relative aux études de projet , acquisitions foncières et premiers travaux de l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, notifiée par le STIF en date du 2 mai 2013,

VU la convention de financement n°2 n°2013/520 relative aux travaux de l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, approuvée au Conseil du STIF du 11 décembre 2013,

VU le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris,

VU la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP, approuvée par la délibération du STIF n°2014/247 en date du 5 juin 2014

VU la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil Régional,

VU la délibération n°..... du..... du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris,

VU la délibération n°..... du du Conseil de Paris,

VU la délibération n°..... de la commission permanente dudu Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

VU la délibération n°..... de la commission permanente dudu Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis,

VU la délibération n°2016/.....du du Conseil du STIF.

Considérants

Que les travaux de prolongement de la Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen sous maîtrise d'ouvrage conjointe de la RATP et du STIF sont en cours et ne peuvent être retardés sous peine de mettre en péril la date de mise en service fixée à juillet 2019,

Que conformément au protocole cadre de financement et son avenant n°1, les conventions de financements sont conclues au fur et à mesure des besoins de la RATP.

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

En application du protocole-cadre relatif aux financements, le projet de désaturation de la ligne 13 prévoit le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen », d'une part, et l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, d'autre part.

Ces deux opérations ont notamment pour objectifs essentiels :

- de désaturer la ligne 13 à la mise en service du prolongement ;
- d'augmenter la capacité de transport de la ligne 14 prolongée à « Mairie de Saint-Ouen » par le passage de 6 à 8 voitures des trains afin d'offrir la capacité maximale permise par les infrastructures adaptées de la ligne (au moins 40 000 voyageurs à l'heure et par sens) ;
- de permettre les prolongements ultérieurs au Nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et au sud jusqu'à Aéroport d'Orly en optimisant les investissements publics.

En application de l'article L1241-4 du code des transports et du décret 2011-320 du 23 mars 2011, s'agissant du prolongement d'une ligne existante, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen ».

Le prolongement de la ligne 14, opération majeure du Plan de Mobilisation de 2009 au titre de la désaturation de la ligne 13, est inscrit au Contrat de projets « 2007-2013 » sous l'intitulé « Amélioration de la ligne 13 » et à la convention particulière transports sous le titre « Extension de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la future gare mairie de Saint-Ouen ». Ce projet est repris dans le CPER 2015-2020 qui spécifie notamment le besoin de « finaliser le plan de financement [...] qui nécessite un montant de 85M€ ». Par ailleurs, le protocole de financement stipule que « le reste à financer sera pris en compte dans le cadre de la [présente] période de contractualisation. »

La désaturation de la ligne 13 du métro est un enjeu fondamental

Fin 2006, le STIF a lancé une réflexion sectorielle visant à étudier des solutions alternatives, permettant de désaturer la ligne 13 et d'apporter un net gain de qualité de service de la desserte du nord-ouest parisien. Parmi les scénarios étudiés, le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est apparu comme le plus pertinent.

Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 a été approuvé en Conseil du STIF du 08 avril 2009. Après délibération de la Commission nationale du débat public (CNDP), le STIF a organisé une concertation préalable sous l'égide d'un garant. Cette première étape de consultation du public s'est tenue du 10 janvier au 09 février 2010. Le bilan de la concertation a été approuvé au Conseil du STIF du 07 juillet 2011.

Parallèlement, le STIF a engagé les études pour constituer le schéma de principe et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, approuvés en Conseil du STIF du 5 octobre 2011. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 16 janvier au 17 février 2012. Le rapport de l'enquête publique a présenté un avis favorable sans réserve.

L'avant-projet administratif, validé par le Conseil du STIF du 07 décembre 2012, a fixé le coût d'objectif à 1200 M€ aux conditions économiques de janvier 2008 soit 1380 M€ aux conditions économiques de janvier 2012.

La mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est prévue à horizon 2019.

Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris

Le 6 mars 2013, le Premier Ministre a annoncé les arbitrages du gouvernement relatifs au calendrier de réalisation du Grand Paris Express et à sa complémentarité avec la modernisation et le développement du réseau de transport. Afin d'accélérer les opérations du Plan de mobilisation de 2009, une contribution de 2 milliards d'euros de la Société du Grand Paris (SGP) a ainsi été annoncée.

Le prolongement de la ligne 14 s'inscrivant dans la perspective du Grand Paris Express pourra bénéficier d'un financement complémentaire de la part de la SGP. Ainsi, le Protocole Etat-Région en date du 19 juillet 2013 mentionne qu' *« en ce qui concerne le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint-Ouen », au-delà des 30% actés dans le protocole de financement de novembre 2012, la SGP participera à hauteur de 348 M€ (CE 2012) supplémentaires, en substitution de la part régionale qui sera redéployée, en accord avec l'Etat, sur les autres opérations du plan de mobilisation. »*

En conséquence, le plan de financement tel que prévu initialement dans le protocole-cadre relatif aux financements s'en trouve modifié dans l'avenant n°1 au protocole-cadre.

La contribution de la Société du Grand Paris

En application de la loi n° 2010-597 du 03 juin 2010 relative au Grand Paris et du décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la ligne Bleue du Réseau de Transport Public du Grand Paris (liaison d'Orly à Saint Denis Pleyel) constituée des prolongements de la ligne 14 au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint Denis Pleyel et au sud d'Olympiades à Aéroport d'Orly. Cette ligne constitue la ligne 14 du Nouveau Grand Paris.

La Société du Grand Paris considère nécessaire de participer à l'opération objet de la présente convention afin de rechercher conjointement avec les autres signataires de la présente convention une optimisation des investissements publics. La Société du Grand Paris est en effet fondée à apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant les mises en service des prolongements à Saint-Denis Pleyel et à Aéroport d'Orly conformément au calendrier du Nouveau Grand Paris.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des travaux nécessaires au prolongement de la ligne 14 du métro. Ainsi, elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux aménagement / systèmes et travaux de gros œuvre,
- préciser les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général du projet.

Le financement de ces travaux s'inscrit dans le protocole-cadre financier pour le prolongement de ligne 14.

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

« Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Mairie de Saint-Ouen – Convention de financement n° 3 »

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Poursuite des travaux

Dans le cadre de cette convention, la RATP assurera la poursuite des travaux de gros-œuvre tels que présentés dans l'Avant-Projet :

- du tunnel
- des quatre stations (Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen)
- du site de maintenance et de remisage (SMR).

Les missions de maîtrise d'œuvre nécessaires au suivi de ces réalisations seront poursuivies.

Concernant les travaux Aménagements et Système, cette convention de financement permettra également la poursuite des travaux liés au système de transport (moyens audiovisuels, SAET, voie, façades de quai...) ainsi que le démarrage des travaux d'aménagement des stations.

La présente convention intègre de plus :

- Les coûts de maîtrises d'ouvrage : pilotage, communication, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à la conduite de la phase Achats pour la première partie des travaux,
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des missions qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- Les missions d'assistance réglementaire telles que la coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception et le contrôle technique (CT).
- Le coût des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions (frais d'études et de surveillance, etc.).

2.2. Le contenu des dossiers

Il sera fourni par la RATP sur demande d'un des signataires de la présente convention un dossier d'avancement des travaux relatifs au périmètre de la présente convention par courrier ou par voie électronique.

A la demande d'un des signataires de la présente convention de financement, l'ensemble des documents hormis ceux concernant le SAET, y compris les DCE, pourra également être consulté auprès de la RATP.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet

3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

L'article L 1241-4 du code des transports, dispose que :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau et à l'établissement public Société du Grand Paris.

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Par opérations décidées à partir du 1^{er} janvier 2010, il est entendu : au terme de l'Article 19 dernier alinéa du décret du 23 mars 2011, « (...), une opération est regardée comme décidée lorsqu'elle a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé (...) ».

Le projet de désaturation de la ligne 13 par la ligne 14 n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1^{er} janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1^{er} janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP.

3.1.2. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.1.3. Identification et engagements des maîtres d'ouvrage

Pour la réalisation de ce projet, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage et en assument la responsabilité conjointe.

En application de l'article L1241-4 du code des transports, la répartition précise des tâches et responsabilités entre les deux maîtres d'ouvrage est prévue par la convention de maîtrise

d'ouvrage conjointe approuvée au Conseil du STIF du 5 juin 2014. Une copie est transmise aux financeurs.

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification des financeurs

Le protocole-cadre relatif au financement de l'opération de Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 « Saint Lazare à Mairie de Saint-Ouen » et Adaptation des stations existantes de la ligne 14-passage de 6 à 8 voitures, prévoit le plan de financement général du projet.

Le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013, relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, prévoit la participation supplémentaire et plafonnée de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, au-delà de la participation actée dans le protocole-cadre précité en substitution de la part régionale qui sera redéployée en accord avec l'Etat sur les autres opérations du Plan de Mobilisation. C'est pourquoi, l'avenant n°1 au protocole cadre financier de l'opération de la ligne 14 fixe de nouvelles clés de financement.

Les clés de répartition de l'avenant au protocole pour le prolongement de la ligne 14 sont :

- La Société du Grand Paris (55,22%),
- La Région Ile de France (12,78%),
- La Ville de Paris (20%),
- Le Département des Hauts-de-Seine (2,92%),
- Le Département de la Seine-Saint-Denis (2,92%).

Comme prévu par l'avenant au protocole, « le reste à financer (6,16%) sera pris en compte dans le cadre de la prochaine période de contractualisation », à savoir le CPER 2015-2020.

3.2.2. Financement par les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis

Conformément à l'avenant n°1 au CPRD Région-Département des Hauts-de-Seine, il a été retenu « un lissage des crédits de paiement adapté aux contraintes du Département [...] suivant l'échéancier ci-dessous : »

En M€	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Crédits de paiement (en CE 2012)	0	1	2	3	4	15	15,30

Ce principe de lissage des crédits de paiement sera également appliqué au Département de la Seine-Saint-Denis.

3.2.3. Engagements des financeurs pour la présente convention de financement

Les financeurs s'engagent à mettre en place les conventions de financement nécessaires au financement des travaux du projet selon les besoins des maîtres d'ouvrage.

Les financeurs s'engagent à mettre en place les crédits nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.3, des études et des travaux précisés à l'article 2 de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

3.2.4. Régularisation des participations financières

Afin de prendre en compte les nouvelles clés de financement de la SGP et de la Région fixées par l'avenant au protocole cadre relatif aux financements, la convention de financement n°2 a régularisé les participations de la convention n° 1 sur la base des clés initialement fixées par le protocole. C'est pourquoi, la clé de financement de la SGP a été portée à 59,27% et celle de la Région à 18,93% (intégrant l'avance du reste à financer et les parts des deux Départements qui auraient dû être financées).

La Ville de Paris n'a pas été impactée puisque sa clé de financement est maintenue à 20%.

Afin de tenir compte du lissage des CP pour les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, et conformément à ce qui a été acté dans le cadre de la convention de financement travaux n° 1, ceux-ci ont régularisé l'avance faite par la SGP pour leur compte dans le cadre de la convention n°2. C'est pourquoi, leur clé de financement a été ramenée à 0,9% correspondant à l'avance faite par la SGP. Cette même clé a été déduite de celle de la SGP.

Par ailleurs, pour tenir compte des contraintes fixées par les montants plafonds du tableau des CP des Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, dans le cadre de la convention n°2, la Région a avancé à titre provisoire le financement de ces Départements. Les avances par rapport à l'avenant au protocole-cadre, consenties dans le cadre de la convention de financement n° 1 et n°2, seront reversées aux financeurs dans le cadre de la convention de financement n° 3.

Comme spécifié à l'article 3.2.4 de la convention de financement n°2, les avances effectuées par les financeurs qui seront allés au-delà des clés prévues à l'avenant au protocole cadre relatif aux financements, dans le cadre de la convention de financement travaux n°1 et n°2, sont régularisées.

L'avance à titre provisoire, réalisée par la Région dans la convention n°2, sera régularisée dans le cadre de la présente convention, sur la base des montants en euros constants.

Les clés de répartition pour la présente convention deviennent alors :

- La Société du Grand Paris (55,22%),
- La Région Ile-de-France (8,59%),
- La Ville de Paris (20%),
- Le Département des Hauts-de-Seine (8,10%),
- Le Département de la Seine-Saint-Denis (8,10%).

3.3. Calendrier de réalisation des objets de la présente convention de financement

Le délai prévisionnel de réalisation de cette phase est évalué à environ 36 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Ces missions, détaillées à l'article 2.1 de la présente convention, s'inscrivent dans le cadre du planning général, joint en annexe 3 à la présente convention

Ces missions s'inscrivent dans le cadre du planning prévisionnel général, joint en annexe 3 à la présente convention.

3.4. Engagements des financeurs pour la ou les prochaines conventions de financement

Conformément au protocole d'accord, les financeurs et signataires de la présente convention confirment leur engagement à « mener à bien le projet, conformément aux AVP du projet approuvés par le STIF ».

A ce titre, ils s'engagent à mettre en place l'ensemble des conventions de financement permettant de couvrir les dépenses de la RATP, MOA chargé de la conduite et de la réalisation

de l'opération de prolongement à Mairie de Saint Ouen, conformément aux modalités de financements reprises dans l'avenant n°1 du protocole d'accord.

Conformément à l'article de 2.1.2 du protocole-cadre de financement de 2012 et confirmé à l'article 4.1 de l'avenant n°1 au protocole de 2013 que « *le reste à financer (6,16%) sera pris en compte dans le cadre de la prochaine période de contractualisation.* ».

Le CPER 2015-2020 précise que pour finaliser le plan de financement du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen, un tour de table financier complémentaire de 85 M€ sera nécessaire.¹

Aussi, la convention de financement n°4 à finaliser au plus tard en 2018 prendra en compte le reste à financer de 85 M€ (ce 2012) sur la base d'un futur avenant n°2 au protocole cadre relatif au financement du prolongement.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Coût global de l'opération

En Conseil du STIF du 13 décembre 2012, le coût d'objectif du projet en phase AVP a été établi à 1200 M€ HT (CE 01/2008).

Ainsi, conformément au protocole cadre, les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage sont établis comme suit selon les modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.3 :

Maître d'ouvrage	M€ HT CE 01/2008	M€ HT CE 01/2012
RATP	1200*	1380
TOTAL	1200	1380

* y compris un montant de 0,750M€ (CE 2008), au titre des frais de maîtrise d'ouvrage du coût du projet, pour des expertises techniques conduites par le STIF tout au long du projet.

4.2. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement n° 3

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux missions visées à l'article 2 est évalué à :

- 447 134 786 €, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2012), soit 448 545 771 € courants selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.3.3.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

¹ Extrait du CPER 2015-2020 :

« *Ces projets [autres projets du volet Mobilité] ne nécessitent pas de tours de tables financiers complémentaires hormis pour finaliser le plan de financement du prolongement de la Ligne 14 à Mairie de Saint Ouen, qui nécessite un montant de 85 M€.*

4.3. Coût et financement

4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts de cette phase, objet de la présente convention, s'établissent comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts en € HT constants (CE 01/2012)	Coûts en € HT courants conventionnels
RATP	447 134 786	448 545 771
Total	447 134 786	448 545 771

4.3.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage

La RATP fournit, à titre indicatif, une répartition des postes nécessaires pour mener à bien les missions visées à l'article 2

Estimation prévisionnelle des coûts (M€ HT – CE 01/2012) *	RATP	Total
Travaux Gros œuvre (tunnel, stations, ...) et compléments acquisitions foncières et dévoiement réseaux dont PAI	218,1	218,1
Travaux Aménagements et Systèmes (travaux de voie, aménagement de station et système de transport) dont PAI	191	191
Frais de MOE	26	26
Frais de MOA	12	12
Total en M€ constants (CE 01/2012)	447,1	447,1
Total en M€ courants	448,5	448,5

4.3.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2012.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention, soit indice de novembre 2015
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

La poursuite de la courbe d'indice TP01 base 100 1975 sera poursuivie par l'application du coefficient multiplicateur défini par l'INSEE : 6,5345.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.4. Plan de financement

Conformément à l'avenant n°1 au protocole, la participation de la Région s'élève à 176,4M€ aux CE2012. Dans le cadre des deux précédentes conventions travaux, la Région a affecté 138M€ aux CE2012. Dans le cadre de la présente convention de financement, la Région solde sa participation à hauteur de 38,4M€ aux CE2012.

Les clés de la SGP et de la Ville de Paris sont conformes à l'avenant n°1 au protocole.

La participation des départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis est soldée mais le lissage des CP tel qu'il apparaît à l'article 3.2.2 de la présente convention sera respecté.

Le plan de financement de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2012 :

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen						
€ HT constants (CE 01/2012)						
	Région	SGP	Ville de Paris	CD92	CD93	Total
RATP	38 400 000 8,59%	246 907 829 55,22%	89 426 957 20%	36 200 000 8,10%	36 200 000 8,10%	447 134 786 100%
Total	38 400 000	246 907 829	89 426 957	36 200 000	36 200 000	447 134 786

En euros courants conventionnels à partir de l'indice TP01 de novembre 2015 :

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen						
€ HT courants						
	Région	SGP	Ville de Paris	CD92	CD93	Total
RATP	38 521 176 8,59%	247 686 975 55,22%	89 709 154 20%	36 314 233 8,10%	36 314 233 8,10%	448 545 771 100%
Total	38 521 176	247 686 975	89 709 154	36 314 233	36 314 233	448 545 771

4.5. Modalités de versement

4.5.1. Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les maîtres d'ouvrage.

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes pour la Région, la SGP, la Ville de Paris et les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis :

La demande d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de comptabilisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 3.2.1 et 4.4;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

De plus, pour la SGP, dans un délai de 6 mois après la dernière demande d'acompte au titre de la présente convention, la RATP présente un relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce relevé sera accompagné des factures acquittées.

B-Plafonnement des acomptes pour la Région, la Ville de Paris, la SGP et les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis :

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région est plafonné à 95% du montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1 avant le versement du solde de l'opération.

La SGP, la Ville de Paris, les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis adoptent le même principe d'un cumul des acomptes plafonné à 95% du montant du financement en euros constants (CE 2012).

Les financeurs demandent à avoir un échéancier actualisé des crédits de paiement de la présente convention en avril et en septembre jusqu'à terminaison des travaux de la présente convention. En complément, en avril et en septembre, les MOA fournissent une prévision annuelle de paiement jusqu'à terminaison de l'opération.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des études et des missions couvertes par les conventions conclues en application du protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen et l'adaptation des stations existantes, la RATP présente un relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde à un maître d'ouvrage est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier de ces maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 4.5.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

4.5.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs, à compter de la

date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement en tant que versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des maîtres d'ouvrage.

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Immeuble Le Cézanne 30, rue des fruitiers 93200 SAINT-DENIS	Agence comptable	01 82 46 20 05 Agence. comptable@societedu grandparis.fr
Région Ile-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 53.85 Annabelle.acharrok@i ledefrance.fr
Ville de Paris	121 avenue de France CS 51388 75639 Paris Cedex 13	Mairie de Paris Direction de la voirie et des déplacements Agence de la Mobilité	01.40.28.70.10 Yvette.Ranc@paris.fr
Département des Hauts-de-Seine	2-16 Bd Soufflot 92751 NANTERRE cedex	PBT - DIT – Service Politiques et Offres de Mobilité	01 41 91 29 08 tdussautoir@hauts- de-seine.fr
Département de la Seine-Saint-Denis	Conseil général de Seine-Saint-Denis, Hôtel du Département 93006 Bobigny Cedex	Direction de l'aménagement, bureau des transports	Bertrand Masquelier 01 43 93 87 46 bmasquelier@cg93.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53

STIF	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division Projets Ferroviaires et Pôles	01 47 53 28 00 Gilles.fourt@stif.info
-------------	--------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'attribution d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an (1) maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

L'opération ayant donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

4.7. Caducité des subventions pour le Département de Paris

Le financement du Département de Paris devient caduc et est annulé si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration parisienne une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prolongé d'un an, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme sera considérée caduque.

À compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de la convention de financement. À l'issue de ce délai, si l'acompte de la subvention versé au bénéficiaire n'est pas totalement utilisé et justifié, le solde de cet acompte devra être remboursé au Département de Paris.

4.8. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage conjoints 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 conjoints conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de l'émission des dites pièces.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

Les maîtres d'ouvrage conjoints conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter des maîtres d'ouvrage conjoints, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

A compter de la mise en service du projet prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, la Région Ile-de-France pourra engager un audit financier du projet.

5.1. Par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5.2. Par le STIF

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, le STIF veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise les documents de suivi financier, dont les items sont détaillés à l'article 7.2, présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif de l'Avant-Projet

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et propose le cas échéant la réalisation d'un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.1 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un avant-projet modificatif.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage.

6.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le STIF et les financeurs peuvent solliciter 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 de la convention de financement qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, de l'avis rendu par le STIF et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

6.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial,
- d'augmentation du délai initial.

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.1 de la présente convention constitue un plafond global.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Conformément à l'Ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L 1241-4 du code des transports, le STIF assure le suivi et le contrôle d'ensemble de la maîtrise d'ouvrage conjointe dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice des transports.

Les modalités de ce contrôle seront traitées dans la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 3.1.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les signataires de la présente convention, de commissions de suivi composées des élus et des signataires de la présente convention, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les signataires de la présente convention.

7.1. Commission de suivi

Placée sous la présidence du STIF, la Commission de suivi comprend les parties et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit en tant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins deux semaines au préalable par le STIF.

La Commission de Suivi informe ses membres de l'avancement du projet et arbitre, si la CSCF n'a pu diligenter, les dispositions permettant l'avancement du projet dans les meilleures conditions de respect du délai, du programme et du coût du projet notamment.

7.2. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le comité de suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant du protocole cadre et de la présente convention.

Il a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et de coûts prévus à l'Avant-projet. Il se réunit suite à une convocation du STIF avec un préavis minimum d'un mois, en tant que de besoin et au moins deux fois par an :

1- en séance ordinaire concernant l'avancement général de l'opération (volet opérationnel et financier)

La RATP y présente l'avancement général de l'opération et détaille les risques notamment en matière de respect du délai de réalisation et de coût d'objectif. Cela constitue un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents produits par la RATP devra être transmis aux membres du comité de suivi deux semaines avant la réunion du comité de suivi.

Le suivi de l'opération s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour la RATP,
- un état des lieux sur la consommation des provisions (nature, origine de la demande, montant estimé, prise en charge...)
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, la RATP effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Le comité de suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour du projet :

-
- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
 - les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

2- en séance extraordinaire à l'initiative d'un des membres, sur des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés en séance ordinaire.

La RATP y présente les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au comité d'arbitrer sur ces évolutions sous réserve du respect des dispositions prévues aux articles 8 et 10 de la présente convention.

7.3. Information hors comité et commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier ;
- à tenir informés les financeurs, entre deux comités de suivi, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

7.4. Communication

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération, l'Etat 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.

Le traitement des logos des partenaires :

- l'ordre des signataires de la présente convention en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

7.5. Intervention d'experts

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

7.6. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets Etat-Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle du maître d'ouvrage.

Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des délais indiqués et des estimations conformément aux articles 2 et 3.5 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, DCE, marchés de travaux et contrôles techniques divers, etc.).

ARTICLE 8. MODIFICATIONS DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.3) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que la RATP envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, elle transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Elle devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au protocole cadre et le cas échéant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces stipulations ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne

modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage conjoints. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION

La convention de financement qui bouclera le financement des travaux de la ligne 14 actera dans des articles spécifiques concernant :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan LOTI de l'opération.

ARTICLE 10. STIPULATIONS GENERALES

10.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire du financement, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des financements.

10.3. Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage, les modalités de ce régime de propriété seront définies dans la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe approuvée au Conseil du STIF du 5 juin 2014. Les maîtres d'ouvrage conjoints s'interdisent mutuellement de diffuser les résultats de ces études à des tiers à la présente convention sans l'accord préalable et exprès de son maître d'ouvrage conjoint.

Ces études seront communiquées, sur première demande, aux financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable des maîtres d'ouvrage conjoints.

La SGP ayant en charge les futurs prolongements de la ligne 14, elle pourra utiliser les résultats de ces études pour ses besoins propres dans le cadre des futurs prolongements de la ligne 14.

Les modalités de cette utilisation seront définies par les maîtres d'ouvrage conjoints et la SGP dans les six mois à venir, et pourront porter notamment sur des limitations de cette utilisation du fait de la protection du savoir-faire des maîtres d'ouvrage conjoints ou de leurs prestataires. La SGP s'engageant en contrepartie à fournir, selon les mêmes modalités, aux maîtres d'ouvrage les études qu'elle a réalisées et qui s'avéreront utiles au présent projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

10.5. Date d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2.

10.6. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des dépenses

Annexe 3 : Calendrier

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE STIF

Maître d'ouvrage :
M. Jean-Louis PERRIN
Directeur des projets d'investissement

Chef de la Division Projets Ferroviaires et Pôles :
M. Gilles FOURT

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :
M. Mathieu Leroy
Directeur d'Opération

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des dépenses de la RATP

CET ECHEANCIER SE SUBSTITUE AUX BESOINS PREVISIONNELS EN AP ET CP DE L'ARTICLE 5 DE L'AVENANT N°1 AU PROTOCOLE-CADRE RELATIF AU FINANCEMENT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 (REFERENCE N°13DPIO42)

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE²

€ HT CE 2012	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Région	0	21 109 329	17 290 671	0	0	38 400 000
SGP	0	135 730 695	111 177 134	0	0	246 907 829
Ville de Paris	0	49 159 976	40 266 981	0	0	89 426 957
CD92	2 000 000	4 000 000	15 000 000	15 200 000	0	36 200 000
CD93	2 000 000	4 000 000	15 000 000	15 200 000	0	36 200 000
Total	4 000 000	214 000 000	198 734 786	30 400 000	0	447 134 786

€ HT courants	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Région	0	21 175 942	17 345 233	0	0	38 521 176
SGP	0	136 159 009	111 527 967	0	0	247 686 975
Ville de Paris	0	49 315 106	40 394 048	0	0	89 709 154
CD92	1 914 912	4 012 622	15 047 334	15 339 365	0	36 314 233
CD93	1 914 912	4 012 622	15 047 334	15 339 365	0	36 314 233
Total	3 829 824	214 675 302	199 361 917	30 678 729	0	448 545 771

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE POUVANT FAIRE L'OBJET DE PAIEMENT SUR L'EXERCICE (APPELS DE FONDS)³

€ HT CE 2012	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Région	0	13 932 157	18 589 015	5 878 828	0	38 400 000
SGP	0	89 582 258	119 525 345	37 800 226	0	246 907 829
Ville de Paris	0	32 445 584	43 290 599	13 690 773	0	89 426 957
CD92	2 000 000	4 000 000	15 000 000	15 200 000	0	36 200 000
CD93	2 000 000	4 000 000	15 000 000	15 200 000	0	36 200 000
Total	4 000 000	143 960 000	211 404 959	87 769 827	0	447 134 786

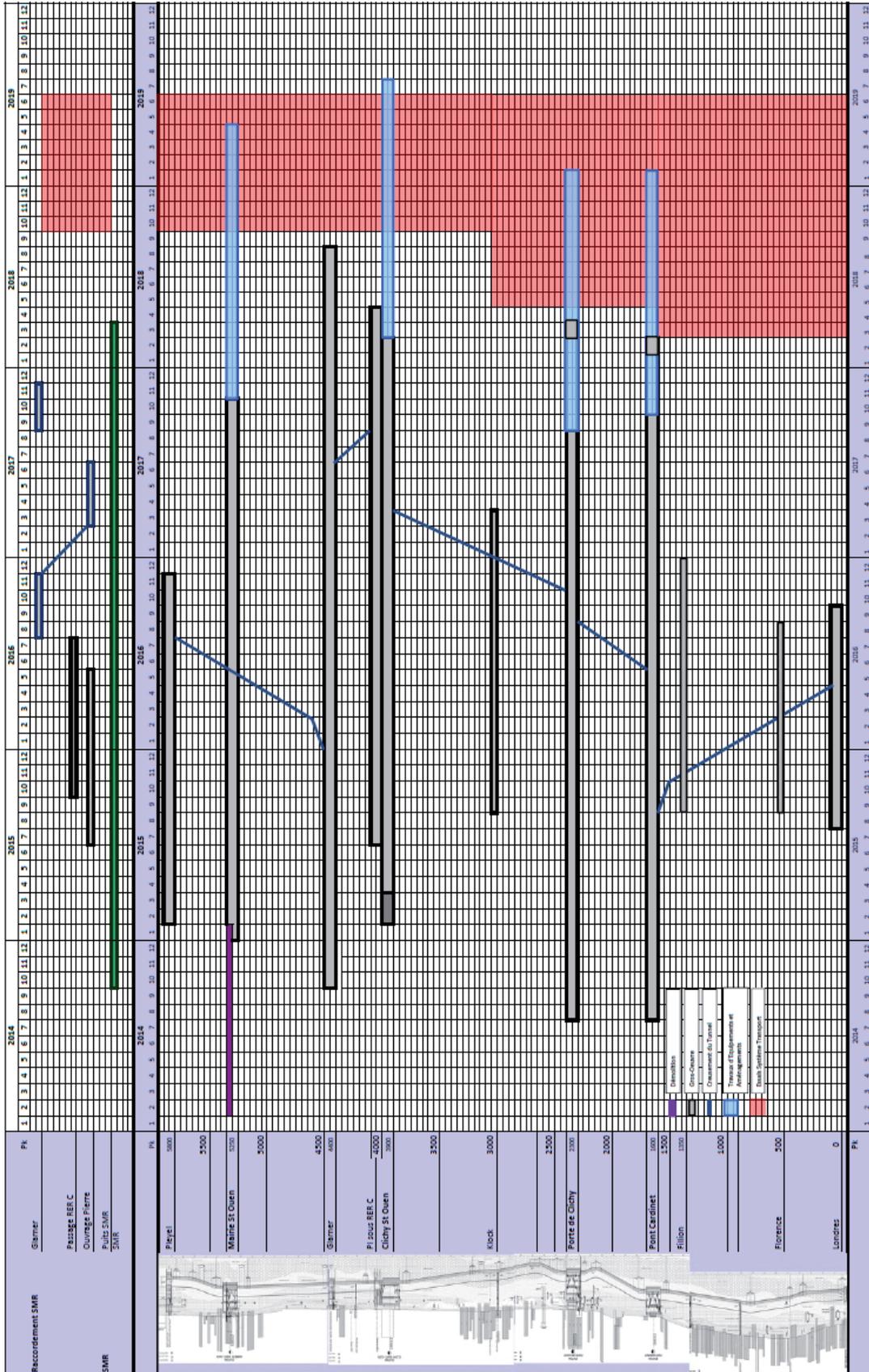
€ HT courants	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Région	0	13 976 122	18 589 015	5 956 039	0	38 521 176
SGP	0	89 864 946	119 902 521	37 919 509	0	247 686 975
Ville de Paris	0	32 547 970	43 427 208	13 733 976	0	89 709 154
CD92	1 914 912	4 012 622	15 047 334	15 339 365	0	36 314 233
CD93	1 914 912	4 012 622	15 047 334	15 339 365	0	36 314 233
Total	3 829 824	144 414 283	212 072 072	88 229 594	0	448 545 771

² Ces dépenses correspondent aux factures comptabilisées sur l'année. Celles-ci peuvent faire l'objet de charges à payer pour les derniers mois de l'année.

³ Ces dépenses n'incluent pas les dépenses des derniers mois de l'année civile (en général novembre et décembre) dont les appels de fonds sont établis en début de l'année suivante.

ANNEXE 3 Calendrier

Annexe 3 - Calendrier



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/205
Séance du 1^{er} juin 2016**

**PÔLES D'ÉCHANGES DU TRIPÔLE
GARE DE LYON – GARE DE BERCY – GARE D'AUSTERLITZ :**

**CONVENTION DE FINANCEMENT D'ÉTUDES
D'UN SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le contrat de plan Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n° CP 07-362 de la commission permanente du 29 novembre 2007 du Conseil Régional relative aux études d'augmentation de capacité de circulation des trains sur le faisceau ferroviaire entre la Gare de Lyon et le secteur de Villeneuve-Saint-Georges et la délibération n° CP 10-395 de la commission permanente du 27 mai 2010 relative à la réalisation de l'opération de décroisement des liaisons sur voies M aux kilomètres 9 et 10 sur la liaison Paris-Villeneuve ;
- VU** le rapport n°2016/205 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement relative aux études d'élaboration du schéma de développement de l'intermodalité à l'échelle du Tripôle [Paris Lyon –Paris Bercy- Paris Austerlitz] pour 400 000 € HT courants entre :

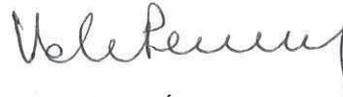
- l'Etat à hauteur de 40 % soit 160 000 € HT courants,
- la région Ile-de-France à hauteur de 40 % soit 160 000 € HT courants,
- le STIF à hauteur de 20% soit 80 000 € HT courants ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer la dite convention de financement ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération ;

ARTICLE 4 : de charger le directeur général de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

2016

PÔLES D'ÉCHANGES PARIS-LYON – BERCY - AUSTERLITZ

Convention de financement d'études d'un
Schéma de développement de l'intermodalité

régissant les rapports entre les financeurs et le STIF, maître d'ouvrage

n°16DPI007



Sommaire

ARTICLE 1 – CONTEXTE GENERAL DE L’OPERATION	5
ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONVENTION.....	6
ARTICLE 3 – ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	7
ARTICLE 4 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	9
ARTICLE 5 - GESTION DES ECARTS.....	13
ARTICLE 6 – MODALITES DE CONTROLE	13
ARTICLE 7 – ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION	14
ARTICLE 8 – DISPOSITIONS GENERALES.....	15
ARTICLE 9 –DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE	16
ANNEXE 1	19
ANNEXE 2	20
ANNEXE 3	21

Entre,

En premier lieu,

- l'**État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Île-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, dûment mandaté par délibération n°..... de la Commission Permanente du Conseil régional en date du,
- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, représenté par son Directeur Général,

Ci-après désignés par les « financeurs ».

En deuxième lieu,

- **Le STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2006-0217 en date du 15 mars 2006,

Ci-après désigné comme le STIF, « le Maître d'ouvrage » ou l'autorité organisatrice.

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;

Vu le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des Projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002 ;

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des Projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002 ;

Vu le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Vu le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

Vu le Contrat de plan 2015-2020 État – Région Île-de-France approuvé par le Conseil régional par délibération n° CR 53-15 en date du 18 juin 2015,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Ile-de-France, adopté par délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,

Vu la délibération n° CP 07-362 de la commission permanente du 29 novembre 2007 du Conseil Régional relative aux études d'augmentation de capacité de circulation des trains sur le faisceau ferroviaire entre la Gare de Lyon et le secteur de Villeneuve Saint-Georges et la délibération n° CP 10-395 de la commission permanente du 27 mai 2010 relative à la réalisation de l'opération de décroisement des liaisons sur voies M aux kilomètres 9 et 10 sur la liaison Paris-Villeneuve.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

L'évolution des infrastructures ferroviaires et des modalités d'exploitation compte tenu de l'augmentation de l'offre de desserte ferroviaire sur le faisceau Paris Villeneuve (montée en charge naturelle des trafics TGV, Schéma de Principe RER D, GPE...) a fait l'objet de nombreuses études depuis 2007 par la SNCF/RFF.

Elles ont été diligentées et financées pour la plupart, par l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Projets Etat – Région 2007-2013 : études du développement des performances du complexe Paris Lyon / Bercy et de l'intermodalité avec les transports en commun aux horizons court/moyen terme et long terme (au-delà de 2030).

Compte tenu des constats de saturation de la gare de Lyon, dès 2010, les trains TEOZ de la Région Auvergne (trains intercity) ont été rattachés à la gare de Bercy à la place de la gare de Lyon. Cette décision a suscité de vives oppositions des élus et usagers de la région Auvergne, nécessitant d'améliorer l'accueil des trains en gare de Bercy et en gare de Lyon.

En juin 2013, sur la base du rapport « Mobilité 21 pour un schéma national de mobilité durable », issu des travaux de la commission « Mobilité 21 », l'Etat souhaite notamment agir sur la résorption des principaux points de congestion du réseau ferré national dont le complexe ferroviaire formé par les installations en gares de Paris – Lyon et Paris – Bercy. Ces axes de réflexion convergent avec les conclusions du rapport du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).

En décembre 2013, un rapport du CGEDD relatif au complexe ferroviaire formé par les installations en gares de Paris Lyon et Paris Bercy pointe la nécessité de travailler sur l'intermodalité.

« L'intermodalité des accès urbains aux trois gares doit être renforcée pour constituer un véritable pôle d'échange multimodal à Bercy, pour hausser la qualité des correspondances spécialement entre Bercy et la Gare de Lyon, sans oublier les projets étudiés de longue date entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon. »

Depuis 2013, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont réalisé différentes études relatives aux modalités d'exploitations et capacité des gares Paris-Lyon et Paris-Bercy en lien avec l'axe ferré Paris – Villeneuve – Saint George. Les réflexions en matière d'intermodalité n'ont par contre pas pu aboutir à une vision d'un développement cohérent des gares Paris Lyon/Paris Bercy/Paris Austerlitz. Les différents partenaires SNCF/RATP/Ville de Paris ont travaillé à des projets juxtaposés laissant apparaître des problèmes d'articulation fonctionnelle.

Aussi, dans un courrier en date du 30 juin 2014 adressé au Président du Conseil régional d'Ile-de-France, M. Cuvillier, secrétaire d'Etat en charge des Transports sollicite le STIF sur le pilotage des réflexions d'intermodalité.

Par courrier en date du 30 juin 2015 adressé à M Vidalies, secrétaire d'Etat en charge des Transports) le STIF propose de « piloter les réflexions relatives à l'articulation entre les aménagements ferroviaires en gare de Paris Lyon, Paris Bercy et Paris Austerlitz, leur intégration

et interface avec le réseau de transport collectif francilien et les projets urbains envisagés dans le secteur. »

Sur la base d'un groupe de travail (Etat, RIF, Ville de Paris, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et RATP), « le STIF s'attachera notamment à examiner, au regard de la volumétrie et de l'organisation des flux de voyageurs, les modalités de correspondance avec le réseau ferré francilien, les lignes de RER, de métro et le réseau de transport collectif de surface » pour aboutir à l'établissement d'un schéma de développement de l'intermodalité dans le secteur.

Pour ce faire, le STIF a lancé une mission d'expertise des études intermodales du tripôle fin 2015. La 1ère phase de diagnostic a été financée en fonds propres par le STIF. La présente convention permet de financer l'élaboration du schéma de développement de l'intermodalité et son DOCP.

ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de mettre en place la mission d'expertise du fonctionnement des pôles d'échanges Paris Lyon – Paris Bercy – Paris Austerlitz permettant la définition d'un schéma de développement de l'intermodalité à l'échelle du tripôle formé par ces trois gares parisiennes majeures.

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

« Pôle d'échanges Paris Lyon – Bercy – Austerlitz – Schéma de développement de l'intermodalité »

2.1 Définitions et contenu des études

Le programme porte sur la constitution du Schéma de développement de l'intermodalité et du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du pôle d'échanges constitué en tripôle **Paris Lyon – Bercy – Austerlitz**.

Deux étapes successives permettront l'élaboration du Schéma de développement de l'intermodalité et son DOCP.

1/ Analyse technique et fonctionnelle des actions, propositions sur plusieurs espaces et faisabilité complémentaire intermodale sur des espaces stratégiques (Cours Museum et/ou Seine, rue de Bercy / rue Van Gogh, rue de Châlon, ...)

Il s'agira d'expertiser les études en cours et d'en vérifier la cohérence et la complémentarité entre elles et de faire des propositions pour adapter ou faire évoluer ces études tant en termes de processus que de productions de livrables.

2/ Elaboration du schéma de développement des actions avec l'identification des MOA et la rédaction d'un DOCP.

Il sera indispensable d'articuler les futurs projets de transport programmés sur ce secteur avec les projets urbains en cours ou à venir. Il s'agira de garantir une cohérence d'ensemble pour l'aménagement de ce territoire, d'esquisser les périmètres de ces projets et leurs interactions et les modalités d'intervention de chaque maître d'ouvrage.

Des études complémentaires pourront être menées parallèlement afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble des actions à mettre en œuvre à l'échelle des gares et du tripôle : modélisations dynamiques pour aider au choix du meilleur scénario, étude de circulation ponctuelle, faisabilité technique complémentaire sur des actions non identifiées au stade du diagnostic,... Ces études seront engagées en fonction des besoins exprimés au fur et à mesure de l'étude.

L'objectif est d'aboutir à un projet d'ensemble partagé et à une vision globale des enjeux intermodaux et urbains autour du pôle d'échanges Paris Lyon – Bercy – Austerlitz formalisé dans un DOCP.

2.2 Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet,
- les **caractéristiques principales** du projet.

Les études financées dans le cadre de la présente convention prendront également en compte l'horizon de mise en service du prolongement de la ligne 10, la restructuration du réseau de bus ou encore le schéma directeur du RER C.

2.3 Calendrier de réalisation des études

Les études se dérouleront sur une période de 8 mois à compter de la notification de la présente convention.

ARTICLE 3 – ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des Projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Le STIF désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

3.2 Le pilotage des études

Le pilotage des études sera assuré par la Direction des Projets d'Investissement du STIF.

3.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Conformément à l'article 15-II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

Le STIF est maître d'ouvrage du programme d'études décrit au 2.1 de la présente convention.

3.2.2 Coordination des maîtres d'ouvrage des études et des projets connexes

Le maître d'ouvrage réalisera ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets de transport connexes au pôle **d'échanges Paris Lyon – Bercy – Austerlitz**.

Le STIF invitera les financeurs ou experts, missionnés sur l'un de ces projets, à assister, sur sa demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières des dits projets. La Ville de Paris sera étroitement associée aux études.

En tant que pilote des études, en interface avec des projets sous d'autres maîtrises d'ouvrage, le STIF doit :

- 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 ;
- assurer la cohérence des études ;
- assurer la cohérence des analyses portées par les maîtres d'ouvrage ;
- rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération ;
- formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet ;
- établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités techniques, etc.) ;

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement des études d'élaboration du schéma de développement de l'intermodalité formalisé dans un « DOCP », objet de la présente convention, est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 pour un montant de 400 000 €HT selon les clés de répartitions suivantes :

- L'État (40%), soit 160 000 €
- La Région Ile-de-France (40%), soit 160 000 €
- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (20%), soit 80 000 €

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation des études visées à l'article 2.1 par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.2, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement à l'article 4.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visés à l'annexe 2.

ARTICLE 4 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 400 000 € HT en euros courants, hors taxes, non actualisable et non révisable.

4.2 Coûts détaillés

Les coûts pris en charge par le maître d'ouvrage sont établis en euros courants HT comme suit :

Maîtrise d'ouvrage STIF	Coûts HT en euros courants
Analyse technique et fonctionnelle des actions, propositions sur plusieurs espaces et Faisabilité complémentaire intermodale sur des espaces stratégiques (Cours Museum et/ou Seine, rue de Bercy / rue Van Gogh, rue de Châlon, ...) Schéma développement des actions avec identification des MOA et rédaction d'un « DOCP »	283 000
Etudes complémentaires : modélisations dynamiques pour aider au choix du meilleur scénario, études de circulation ponctuelle, faisabilité technique complémentaire sur des actions non identifiées au stade du diagnostic...	117 000
Total	400 000

4.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants conventionnels et HT, non révisables et non actualisables.

	Pôle d'échanges Paris Lyon – Bercy - Austerlitz			
	Montant HT en euros courants conventionnels et %			
	Etat	Région	STIF	Total
STIF	160 000 € 40%	160 000 € 40%	80 000 € 20%	400 000 €
Total	160 000 €	160 000 €	80 000 €	400 000 €

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat et la Région

4.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le STIF, maître d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage, par financeur. Le comité technique est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, à l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes :

Pour l'Etat la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3 ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées certifiées exactes par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

Pour la Région Île-de-France, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de d'acquiescement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

B-Plafonnement des acomptes :

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux bénéficiaires est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2015-2020.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes versés au STIF, maître d'ouvrage des études de la présente convention, au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne peut excéder 90% du montant total de la subvention.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses effectivement réalisées (acquittées).

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

La demande de solde comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2 de la présente convention.

4.4.3 Modalités de paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

4.4.4 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du

Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

Sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Le paiement est effectué au STIF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence du versement de la subvention.

Le versement est effectué auprès de l'Agent comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 39bis – 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris.

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

Parties	Coordonnées
ETAT	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis - 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
REGION ILE-DE-FRANCE	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général - Direction des transports 35 Boulevard des Invalides - 75007 PARIS marie-dominique.campourcy@iledefrance.fr
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF)	Syndicat des Transports d'Ile-de-France Direction des projets d'investissement (DPI) 39-41 rue de Châteaudun - 75009 PARIS gilles.fourt@stif.info

4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an (1) maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'Opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

4.6 Caducité au titre du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'Etat, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'Etat peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande,...) créant une obligation entre le MOA et le premier prestataire.

4.7 Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres de ces études, objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5 - GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel ces dépassements sont intervenus.

ARTICLE 6 – MODALITES DE CONTROLE

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports, veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

ARTICLE 7 – ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

La mission d'expertise s'inscrit dans la gouvernance des études de l'axe Paris-Villeneuve sous l'égide du Préfet de région avec l'appui du CGEDD et de la DRIEA. L'avancement des études sera présenté au comité des études et au comité des Grands Partenaires. Des instances de suivi ad hoc sont néanmoins mises en place pour le suivi des études et en fonction du contenu de celle-ci. Elles diffèrent des instances de suivi de la convention de financement elle-même (comité des financeurs et commission de suivi).

7.1 Le comité des financeurs

Il est constitué un Comité des Financeurs composé des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, sous la présidence du STIF en qualité d'autorité organisatrice des transports.

Le Comité des Financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par le maître d'ouvrage .

Le Comité des Financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Le Comité des Financeurs se prononce et valide :

- les ajustements techniques, administratifs et financiers ;
- la diffusion des éléments liés à l'opération ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi ;
- les projets de dossiers préparés en vue de leur approbation en Conseil du STIF.

Le Comité des Financeurs se réunit également sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Le compte rendu de chaque Comité des Financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le lancement d'éventuelles études complémentaires devra être validé préalablement en comité des financeurs.

7.2 La Commission de suivi

Une commission de suivi de l'opération pourra être mise en place sous la présidence du Directeur Général du STIF composée des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, des Collectivités Territoriales concernées par le Projet, des services déconcentrés de l'Etat concernés et transporteurs, et en tant que de besoin les prestataires des études.

La Commission de Suivi est réunie sur demande, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par le STIF. La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des Etudes.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur les orientations et la démarche à engager et les conclusions de la démarche à chaque étape importante.

ARTICLE 8 – DISPOSITIONS GENERALES

8.1 Modification – Résiliation de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention

Les Parties de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

8.2 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 de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

8.3 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la Commission permanente de la Région Ile-de-France approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.3, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.1, soit après la réalisation des deux étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.3.

8.4 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité. Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 9 –DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

9.1 Diffusion des études

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage diffusera aux financeurs les résultats des études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs.

Les résultats d'études seront transmis en : un exemplaire papier et/ou un exemplaire sous format CD-Rom ou format word ou excel.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toutes informations considérées comme confidentielles.

9.2 Communication des financeurs

Le maître d'ouvrage s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des parties (taille identique des logos).

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de plan État – Région 2015-2020, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : financeurs, STIF ;
- l'ordre entre financeurs : État, Région Île-de-France ; le STIF
- en dernier : le logo du STIF.

ANNEXE 1

ORGANIGRAMME NOMINATIF

Pour le maitre d'ouvrage :

M. Jean-Louis PERRIN

Directeur des projets d'investissement

M. Gilles FOURT

Chef de la Division Projets Ferroviaires et Pôles

Mme Amélie BAYLE

Chargée de projets

ANNEXE 2

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU STIF

€ HT CE 2012	2016	2017	Total
STIF	250 000	150 000	400 000
Total	250 000	150 000	400 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEMANDES D'APPELS DE FONDS

€ HT CE 2012	2016	2017	Total
Région	50 000	110 000	160 000
Etat	50 000	110 000	160 000
Total	100 000	220 000	320 000

ANNEXE 3

PLANNING INDICATIF

	2016						2017		
	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Dec	Janv	Fevr	Mars
Analyse fonctionnelle, élaboration des scénario, études complémentaires...	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Elaboration et validation du DOCP	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/206
Séance du 1^{er} juin 2016

TCSP ESBLY – CHESSY – VAL D'EUROPE (EVE)

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES A
L'ELABORATION DU SCHEMA DE PRINCIPE,
AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ET
A L'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le Code de l'environnement (notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et suivants R.126-1 et R.126-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'urbanisme et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat particulier Région Île-de-France – Département du Val-de-Marne 2009-2013, approuvé par le Conseil Général du Val-de-Marne dans sa séance du 5 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/206 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études relatives à l'élaboration du Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête publique pour un montant de 2 000 000 € H.T. courants. Le financement global de la convention se répartit comme suit :

- Etat (21%) : soit 420 000 € ;
- Région Ile-de-France (49%) : soit 980 000 € ;
- Département de Seine-et-Marne (30%) : soit 600 000 € ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention de financement ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte pour permettre la mise en œuvre de cette délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE

2016

TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe

CONVENTION DE FINANCEMENT
des études relatives à
l'élaboration du Schéma de Principe,
au dossier d'enquête publique et
à l'organisation de l'enquête publique

Convention n°



TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET</u>	<u>6</u>
0.1	DEFINITIONS	6
0.2	HISTORIQUE	6
0.3	OBJECTIFS DU PROJET	7
0.4	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	7
0.5	RAPPEL DES FINANCEMENTS MIS EN PLACE POUR LES ETAPES PRECEDENTES	8
0.6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	8
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>9</u>
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'OPERATION	9
1.1.1	SCHEMA DE PRINCIPE	9
1.1.2	ENQUETE PUBLIQUE	10
1.1.3	PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	10
1.2	DELAI DE REALISATION	11
<u>2</u>	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>11</u>
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION	11
2.2	LES FINANCEURS	11
2.2.1	IDENTIFICATION	11
2.2.2	ENGAGEMENTS	11
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>11</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT	11
3.2	COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS PAR LES FINANCEURS	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	12
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	13
3.4.3	PAIEMENT	14
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	14
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS	15
3.5.1	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DE LA REGION ILE-DE-FRANCE 15	
3.5.2	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE	15
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	15
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE</u>	<u>16</u>

5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	16
6	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	16
6.1	LE COMITE TECHNIQUE	16
6.2	LE COMITE DES FINANCEURS.....	17
6.3	LA COMMISSION DE SUIVI	17
6.4	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	18
6.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	18
7	<u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</u>	18
8	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	19
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	19
8.2	REGLEMENT DES LITIGES	19
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	19
8.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	20
8.5	MESURES D'ORDRE	20
	ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME NOMINATIF DE L'OPERATION	22
	ANNEXE 2 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES APPELS DE FONDS	22
	ANNEXE 3 : DETAIL DU PROGRAMME DES ETUDES OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION...	22

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 la Présidente du Conseil Régional, dûment mandatée par délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,
- Le **Département de Seine-et-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, dûment mandaté par délibération n° du Conseil départemental en date du ,

Ci-après désignés par les financeurs.

Et en second et dernier lieu,

- **Le STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2006-0217 en date du 15 mars 2006,

Ci-après désigné « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** », ou « **le MOA** » ou « **le bénéficiaire** »,

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;

Vu le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002 ;

Vu le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

Vu la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-412 du 30 mai 2013 approuvant la convention n°1 portant sur le financement des études de DOCP et la concertation préalable ;

Vu la délibération du Conseil général de Seine-et-Marne n°2013/06/28-3/03 du 28 juin 2013 approuvant la convention n°1 portant sur le financement des études de DOCP et la concertation préalable ;

Vu la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France n° CR 55-13 du 20 juin 2013 relative à l'approbation du protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 relative à l'adoption du contrat de plan Etat Région 2015-2020;

Vu la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

Vu la délibération du Conseil général de Seine-et-Marne n°2012/06/29 -07-02 du 27 juin 2012 adoptant son Règlement Budgétaire et Financier ;

Vu la délibération n°2015/049 en date du 11 février 2015 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;

Vu la délibération n°2015/525 en date du 7 octobre 2015 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Bilan de la Concertation ;

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général du Projet

0.1 Définitions

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement défini dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'annexe 3.

« **Résultats des études** » : désigne les résultats des études des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et/ou les Avant-Projets et/ou les schémas de principe réalisés par le/les maîtres d'ouvrages, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe 3, à partir des études objet de la présente convention et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

0.2 Historique

L'étude de la desserte en transport en commun des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée, menée par le STIF entre 2008 et 2010, en accompagnement de la convention Euro Disney, a permis d'identifier les lignes de transport à développer en priorité sur le secteur. Elle a souligné une augmentation importante d'ici 2030 des déplacements vers le secteur IV de Marne-la-Vallée, depuis le bassin d'Esbly-Crécy.

Suite à la signature en septembre 2010 de l'avenant n°8 à la convention d'Euro Disneyland, cette étude a été réactualisée et a confirmé tout l'intérêt de la liaison TCSP. La liaison Esbly-Val d'Europe est identifiée comme une ligne prioritaire à développer dans l'étude sectorielle du STIF de 2011.

Une première convention portant sur le financement des études de DOCP et la concertation préalable a été signée en 2013, dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département de Seine-et-Marne 2007-2013. Les études en vue d'élaborer le dossier d'objectif et de caractéristiques principales (DOCP) du projet de transport en commun en site propre (TCSP) Esbly – Chessy – Val d'Europe ont ensuite été engagées fin 2013.

Le PDUIF et le Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable actualisé, tous deux adoptés en juin 2014 par le conseil régional d'Ile-de-France ont conforté ce projet en le retenant comme ligne de transport structurante de surface, en tant que ligne T'Zen potentielle.

Le 11 février 2015, le conseil d'administration du STIF a approuvé le DOCP du projet d'insertion d'un transport en commun entre Esbly et Val d'Europe, ainsi que les modalités de la concertation.

La concertation préalable du projet s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015. Elle a permis de confirmer l'opportunité du projet. Le bilan de cette concertation a été approuvé par le Conseil du STIF le 7 octobre 2015.

Le CPER 2015 – 2020 adopté le 18 juin 2015 prévoit le financement de ce projet dans le cadre du développement du réseau de transport francilien.

Dans la continuité, il est prévu d'engager les études de schéma de principe à l'automne 2016, afin d'étudier plus précisément le programme fonctionnel du projet, suite aux préconisations issues de la phase de concertation.

0.3 Objectifs du Projet

Le projet de transport en commun en site propre (TCSP) entre la gare d'Esbly, la gare du Val d'Europe et le centre hospitalier de Marne-la-Vallée, en passant par le pôle multimodal de Chessy, vise à relier le bassin de vie d'Esbly-Meaux au bassin d'emplois du Val d'Europe, en desservant l'ensemble des projets de densification qui se trouvent sur le parcours.

Le futur TCSP Esbly-Chessy- Val d'Europe s'insère dans un territoire en pleine expansion et développement urbain. Si à l'heure actuelle le tracé traverse encore des zones agricoles, à partir de 2018, le secteur d'étude et plus spécifiquement les abords directs du tracé du TCSP vont se densifier. En outre, la majorité des projets urbains de ces secteurs ont d'ores et déjà intégré le tracé du TCSP, ce qui a permis de réserver de très nombreuses emprises pour l'insertion de la future liaison de transport.

La population va croître et les deux pôles d'emplois majeurs, le Val d'Europe et Disneyland Paris, qui rayonnent bien au-delà du secteur d'étude, vont se renforcer. Les perspectives d'évolution du bipôle de Chessy – Val d'Europe prévoient une forte densification aux horizons 2020 et 2030. Ces transformations engendrent de nouveaux et importants besoins en matière de déplacements, ainsi qu'une réflexion sur le maillage avec le réseau de transport existant.

Les perspectives de croissance en population et en emploi prévoient par ailleurs l'émergence de nouveaux pôles au sud-est de Val d'Europe, ainsi que le long de la RD5d menant vers Esbly. Les secteurs III et IV de Marne-la-Vallée devraient donc connaître un renforcement de leur attractivité pour les territoires environnants, ce qui amène à s'interroger sur les liaisons à renforcer ou à créer pour répondre aux besoins futurs de déplacement.

L'insertion en site propre du TCSP et la priorité aux carrefours lui permettront de ne pas être dépendant de la circulation routière, très dense en heures de pointe en particulier aux abords des pôles d'échanges.

Cette nouvelle ligne de transport viendra donc mailler, compléter et structurer le réseau de transports existant en desservant les trois pôles d'échanges majeurs de ce territoire : la gare d'Esbly, le pôle de Chessy et le pôle du Val d'Europe et créant ainsi une intermodalité optimisée.

Les objectifs du projet de TCSP entre Esbly – Chessy et le Val d'Europe sont les suivants :

- Offrir un service de transport à haut niveau de service entre le bassin de vie de Meaux et le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ;
- Assurer un maillage du réseau structurant en permettant un rabattement efficace vers les pôles d'échanges d'Esbly, de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe ;
- Créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population ;
- Desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe ;
- Accompagner le développement urbain du territoire.

0.4 Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation

Ce Projet est inscrit :

- au Plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017,
- au CPRD 2007-2013 conclu avec le Département de Seine-et-Marne, et prorogé jusqu'à fin 2015,
- au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé le 27 décembre 2013,

- au PDUIF adopté par la Région en juin 2014,
- au Plan régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012 et actualisé en juin 2014,
- au CPER 2015-2020 adopté en juin 2015.

0.5 Rappel des financements mis en place pour les étapes précédentes

Ce Projet a bénéficié de financements au travers du contrat particulier Région-Département de Seine-et-Marne 2007-2013 prorogé à fin 2015, qui y a consacré une enveloppe de 600 000 € correspondant à la réalisation des études, du DOCP à la concertation préalable.

Pour la période 2015-2020, le projet est inscrit au CPER dans le cadre de l'enveloppe de 420 M€ prévue pour le financement des T Zen et BHNS, avec une clé de financement établie à 30 % pour le bloc local et 70 % pour l'Etat et la Région.

0.6 Caractéristiques principales du Projet

Le projet de transport en commun en site propre Esbly-Chessy-Val d'Europe relie Esbly aux pôles de Chessy et du Val d'Europe en traversant (du nord au sud) les communes suivantes : Esbly, Montry, Coupvray, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, Montévrain et Jossigny.

Insertion	Secteur en développement
Longueur	10 km de tracé
Nombre de stations	11 à 12 stations
Mode	BHNS ou T Zen
Fréquentation estimée	Horizon 2020 : 7 200 voyages/jour Horizon 2030 : 14 400 voyages/jour
Temps de trajet	Horizon 2020 : 26 minutes environ
Fréquence	8 minutes en heure de pointe 15 minutes en heure creuse
Correspondances	RER A, ligne P du Transilien

La ligne de TCSP permettra de compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire. Le secteur desservi par le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe en projet intègre la desserte de plusieurs pôles d'échanges dont une gare SNCF grandes lignes :

- Le pôle d'échanges d'Esbly ;
- Le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy ;
- Le pôle d'échanges de Val d'Europe.

Le tracé dessert de nombreux projets urbains : écoquartier de Montévrain, futur pôle universitaire de Marne-la-Vallée, la ZAC du Pré au Chêne à Jossigny, la ZAC du Pré de Claye à Serris, la ZAC des Studios et Congrès à Chessy, la ZAC de Coupvray et des Trois Ormes.

La ligne de TCSP permettra de répondre à la future demande de déplacement émanant des nouveaux quartiers et de faciliter le rabattement sur les grands pôles d'échanges du secteur.

5 sites potentiels ont été étudiés pour l'implantation du site de maintenance et de remisage.

Le projet s'inscrit dans un ensemble d'environ 45 km², regroupant un peu plus de 67 700 habitants et emplois, dont 28 000 dans l'aire de chalandise du futur TCSP. A l'horizon 2030, la population totale devrait s'élever à 156 500 personnes (habitants et emplois), dont 68 000 dans la zone des 500 mètres autour du TCSP.

En 2020, le nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin est estimé à 900 voyageurs.

En 2030, une fois l'ensemble des projets achevés, il atteindra 1800 voyageurs.

Le trafic attendu par jour ouvrable est de 7200 voyages en 2020 et 14 400 en 2030.

La charge dimensionnante sur le futur tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin a été estimée entre 300 et 600 voyageurs.

Suite aux enseignements de la concertation préalable, le cout de réalisation du TCSP EVE (comprenant également la réalisation du SMR) est estimé à environ 125 M € HT.

Le cout d'acquisition du matériel roulant est estimé à 12 M € H.T.

1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer :

- D'une part, les conditions et modalités de financement des études du Schéma de Principe et de l'enquête publique du TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe ;
- D'autre part, le contenu et les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du Projet.

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

« TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe ».

1.1 Définitions et contenu de l'Opération

L'Opération doit permettre la réalisation de :

- la constitution du Schéma de Principe et des dossiers d'enquête publique ;
- les enquêtes publiques (environnementale, d'utilité publique et parcellaire) ;
- le contenu des prestations complémentaires ;
- la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning.

L'annexe 3 de la présente convention en détaille les éléments constitutifs.

1.1.1 Schéma de principe

Le Schéma de principe

Le Schéma de Principe permet de confirmer l'opportunité du Projet, le choix du mode de transport, et de préciser le tracé et les modalités d'insertion du Projet.

Il doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du Projet** ;
- la description du **secteur concerné par les Etudes** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du Projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;
- la justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **les impacts** du Projet au regard de la situation initiale ;
- **le management et calendrier du Projet** ;
- **l'économie du Projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **l'intérêt socio-économique** du Projet : prévision de trafic et report modal.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article R1241-31 du code des transports et dans l'annexe à la délibération n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011.

L'étude d'impact

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration du dossier d'enquête publique et au volet impact du Schéma de Principe.

Les modalités de réalisation du Schéma de Principe, de l'étude d'impact seront présentées aux financeurs dans le cadre des instances de gouvernance de l'opération.

1.1.2 Enquête publique

Le dossier d'enquête publique sera réalisé en fonction du type d'enquête qu'il sera nécessaire de mettre en place :

- **Enquête d'utilité publique** : le tracé nécessite d'éventuelles expropriations. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour l'examen conjoint et le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet. Il est rappelé qu'avant l'adoption de l'arrêté de DUP par le préfet, le maître d'ouvrage doit, comme en enquête environnementale, délibérer sur une déclaration de Projet.
- **Dossier d'enquête parcellaire et enquête publique** : l'enquête parcellaire est destinée à vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail...) et autres éventuels intéressés des parcelles concernées. L'élaboration du dossier d'enquête parcellaire (en parallèle du schéma de principe) est réalisée par le maître d'ouvrage. Au terme de l'enquête parcellaire, les parcelles visées pourront être déclarées cessibles par arrêté préfectoral.

1.1.3 Prestations complémentaires éventuelles

Dans le cadre de la présente convention, des besoins de précisions techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du Projet.

1.2 Délai de réalisation

Le délai prévisionnel des études est 36 mois. Le calendrier prévisionnel de réalisation des études figure en annexe 2.

2 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 La maîtrise d'ouvrage de l'Opération

Le **STIF** est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1.1 de la présente convention.

Le STIF est notamment responsable de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement de l'Opération est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, pour un montant de 2 000 000 € HT selon les clés de répartition suivantes :

- Etat (21 %) : soit 420 000 €
- Région Ile-de-France (49%) : soit 980 000 €
- Département de Seine-et-Marne (30%) : soit 600 000 €

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation de l'Opération dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 2, à la réalisation de l'Opération par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

3.1 Estimation du coût

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **2 000 000 € HT** en euros courants conventionnel, **non actualisable et non révisable**.

3.2 Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du Projet, reprise ci-dessous :

Montant en M€ HT en euros courants	
Postes de dépenses	STIF
Schéma de principe	1 000 000
Dossier d'enquête publique	300 000
Préparation de l'enquête publique (dont volet communication)	400 000
AMO planning et technique	100 000
Etudes et missions complémentaires	200 000
TOTAL en € courants	2 000 000

Le contenu des postes de dépenses du maître d'ouvrage figure en annexe 3.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste et dans le respect de l'enveloppe globale, non actualisable et non révisable, après information et accord des financeurs.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (€courants HT) Montant et %				
Financier Bénéficiaire	Etat 21 %	Région 49 %	CD 77 30 %	Total
STIF	420 000	980 000	600 000	2 000 000

3.4 Modalités de versement des crédits par les financeurs

3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'Opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage et des appels de fonds, par financeur.

Le comité des financeurs (article 6.2) est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement des acomptes par le STIF comprendra les pièces suivantes :

A - Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3, daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 2 ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le responsable du Projet du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

B - Demande de versement des acomptes auprès de la Région et du Département de Seine-et-Marne :

- l'état récapitulatif des montants HT déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 2 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

C - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat aux bénéficiaires est plafonné à 80 % de l'autorisation d'engagement mise en place en euros courants.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au maître d'ouvrage est plafonné à 95% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département de Seine-et-Marne au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département avant le versement du solde.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par le MOA :

- du relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- du relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées.
- du bilan physique et financier de l'Opération.

Chacun des documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

Sur la base de ces documents, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour le Département de Seine-et-Marne et conformément à son Règlement Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération et du paiement intégral sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier des financeurs à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 ou 3.4.2 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du maître d'ouvrage.

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, dont le RIB est le suivant .

l'Agent Comptable du STIF			
Code Banque	Code guichet	Compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	Service de la Politique des Transports Cellule Budget et Synthèse Financière	01.40.61.89.50
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement durable Secrétariat Général	01.53.85.58.76
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements – Tram Sud	01.53.59.14.08
Département de Seine-et-Marne	Hôtel du Département CS 50377 77010 Melun Cedex	Direction des Transports	01.64.14.72.92

3.5 Caducité des subventions

3.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale et départementale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision des Présidents (Région et Département). Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

L'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de Projets, celle-ci demeure donc valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.5.2 Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du département de Seine-et-Marne

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité.

- En matière de demande de versement d'un premier acompte

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

- En matière de demande de versement du solde

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

3.6 Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 MODALITES DE CONTROLE

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, le STIF veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

5 GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué aux articles 3.2 et 3.3 de la présente convention constitue un plafond global.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé aux articles 3.2 et 3.3, les co-financeurs sont informés lors du comité des financeurs (cf. art 6.2) et seront saisis officiellement par courrier. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

6 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance du Projet s'articule autour de comités et de commissions, dont la composition et l'objet sont décrits ci-dessous.

La Région et le Département de Seine-et-Marne sont tenus étroitement informés de l'avancement des études menés par le maître d'ouvrage.

6.1 Le Comité Technique

Il est constitué un Comité Technique de suivi de l'opération composé des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention.

Le Comité Technique est convoqué par le STIF. Il est réuni autant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le STIF.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du dossier d'enquête et Schéma de principe, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique, administratif et financier de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du Comité Technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le Projet.

6.2 Le Comité des Financeurs

Il est constitué un Comité des Financeurs composé des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, sous la présidence du STIF en qualité d'autorité organisatrice des transports.

Le Comité des Financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

Le Comité des Financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Le Comité des Financeurs se prononce et valide :

- les ajustements techniques, administratifs et financiers n'ayant pu être validés en comité technique décrit à l'article 6.1,
- la diffusion des éléments liés à l'Opération,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- les Projets de dossiers préparés en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le Comité des Financeurs se réunit également sur les questions spécifiques relevant du pilotage du Projet, notamment son financement, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Le compte rendu de chaque Comité des Financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

6.3 La Commission de Suivi

Il est constitué une Commission de Suivi des études, placée sous la présidence du Directeur général du STIF, en qualité d'autorité organisatrice des transports, composée des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, des Collectivités Territoriales concernées par le Projet.

La Commission de Suivi est réunie a minima préalablement à la présentation des Résultats d'études en conseil du STIF, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

6.4 Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un Comité de Communication composé du STIF et des financeurs.

Le Comité de Communication est coordonné par le maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit le maître d'ouvrage et les financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication de l'opération (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage puis approuvé par les participants.

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par le MOA et les financeurs dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage/autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, RIF, Département de Seine-et-Marne ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

6.5 Information hors Comité et Commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et aux élus, y compris des financeurs;
- à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par ces derniers à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

7 DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs les Résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente Opération, après validation du Comité des Financeurs.

Les résultats des études pourront être utilisés librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation du Projet.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les Résultats d'études seront transmis en:

- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel) et/ou un exemplaire sous format informatique natif ou pdf.

Le maître d'ouvrage remettra aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les financeurs s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis pendant la durée de la présente convention et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront.

Les résultats d'études, tels qu'approuvés par le conseil du STIF, ne sont pas considérés comme confidentiels après leur approbation.

8 DISPOSITIONS GENERALES

8.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties signataires de la présente convention.

8.2 Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

8.3 Résiliation de la convention

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de trois 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 services requis est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître

d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation au bénéficiaire des subventions.

8.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 3.5 et 4, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après la réalisation des deux étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

8.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Détail du programme des études objet de la présente convention

ANNEXE 1 :

Organigramme nominatif de l'Opération

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

Maîtrise d'ouvrage STIF

Maître d'ouvrage : STIF

Représentant du Maître d'ouvrage :

M. Laurent PROBST (Directeur général)

M. Jean-Louis PERRIN (directeur des projets d'investissement)

Chefs de Projet : Christophe Surowiec, Jean-Yves Pignal

ANNEXE 2 :

Echéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE

€ HT Courants	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	42 000	210 000	168 000	420 000
Région	98 000	490 000	392 000	980 000
Département de Seine-et-Marne	60 000	300 000	240 000	600 000
Total	200 000	1 000 000	800 000	2 000 000

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES APPELS DE FONDS DU STIF

€ HT Courants	2017	2018	2019	TOTAL
Etat	168 000	147 000	105 000	420 000
Région	392 000	343 000	245 000	980 000
Département de Seine-et-Marne	240 000	210 000	150 000	600 000
Total	800 000	700 000	500 000	2 000 000

ANNEXE 3 :

Détail du programme des études objet de la présente convention

Contenu des dossiers de Schéma de Principe - annexe 2 à la délibération n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP)

SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- Articulation avec la loi MOP

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :

« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

- Niveau de précision du Schéma de Principe

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

Partie I – Volet transport

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. historique :**
 - a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
 - b. Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*
- II. diagnostics transport des territoires concernés**
 - a. Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,*
 - b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,*
 - c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),*
 - d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,*
 - e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
 - a. Objectifs de l'opération,*
 - b. Nature et étendue des besoins,*
 - c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,*
- IV. description du Projet**
 - a. Caractéristiques principales,*
 - b. Insertion : tracés, pôles et stations,*
 - c. Définition :*
 - i. fonctionnelle des installations,*
 - ii. périmètre du Projet,*
 - iii. consistance des dessertes envisagées,*
 - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
 - v. dimensionnement justifié des installations,*
 - d. Confirmation du choix du mode*
 - e. Aménagements urbains et interfaces avec le Projet :*
 - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
 - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
 - f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,*
 - g. Compatibilité :*
 - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,*
 - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,*

- iii. avec les objectifs du Projet,
 - h. Pour les Projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,
- V. impacts du Projet**
 - a. principes d'insertion paysagère et architecturale du Projet dans son environnement naturel et urbain,
 - b. Impact sur les réseaux concessionnaires,
 - c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,
- VI. management et calendrier du Projet**
 - a. Organisation :
 - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
 - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
 - iii. méthodes : Plan Directeur Qualité
 - b. Planification :
 - i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
 - ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le Projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
 - iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).
- VII. économie du Projet**
 - a. Coûts de réalisation :
 - i. présentation synthétique des coûts :
 - coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
 - présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)
 - ii. présentation détaillée des coûts :
 - coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
 - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
 - iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),
 - b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes

envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le Projet,

- c. *Coûts d'exploitation :*
 - i. *Estimation sommaire des coûts d'exploitation,*
 - ii. *Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au Projet.*

VIII. financement :

- a. *plan de financement*
- b. *pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût*

IX. évaluation de l'intérêt socio-économique

- a. *Service rendu par le Projet : populations et emplois desservis par le Projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du Projet,*
- b. *Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,*
- c. *Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)*
- d. *Evaluation des conséquences du Projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),*

X. annexes graphiques : tracé en plan pour les Projets de liaison, vue en plan et élévation pour les Projets de pôles

XI. annexes de constitution du dossier :

- a. *Décision de lancement du schéma de principe,*
- b. *Demandes spécifiques Etat/Collectivités,*
- c. *Bilan de la concertation préalable ou du débat public,*

XII. annexes complémentaires au dossier :

- a. *Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),*
- b. *Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.*

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF

I. - Une notice explicative indiquant :

- a. *L'objet de l'enquête*
- b. *Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)*
- c. *Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour*

lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le Projet soumis à enquête a été retenu.

II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,

- a. analyse de l'état initial de l'environnement,*
- b. analyse des effets du Projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,*
- c. les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le Projet présenté a été retenu,*
- d. les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du Projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,*
- e. analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du Projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.*

III. Le plan de situation

IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)

V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)

VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières

VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/207
Séance du 1^{er} juin 2016

**CREATION DE LA NOUVELLE GARE SNCF
DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY
(RER E ET TRANSILIEEN LIGNE P)
INTERCONNECTEE A LA LIGNE 15 SUD
(TRONCON PONT DE SEVRES – NOISY-CHAMPS)**

**DOSSIER DE CONCERTATION
DU MOA SNCF RESEAU**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- 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** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/00475 du 1er juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013;
- VU** la délibération n°2012/285 du 10 octobre 2012 prenant acte du contenu du dossier qui prévoit la réalisation du tronçon sud ligne rouge comprise entre Pont de Sèvres et de Noisy-Champs;
- VU** la délibération n°2013/116 du 16 mai 2013 approuvant le programme d'études complémentaires pour la finalisation du Schéma Directeur du Réseau Est et RER E ;

- VU** la délibération n°2015-256 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la RATP et de la SNCF ;
- VU** la délibération n°2015-257 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la SGP ;
- VU** le rapport n°2016/207 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

CONSIDERANT le dossier d'Avant-projet de SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires ligne 15 Sud et le dossier d'Avant projet de la SGP sur la ligne 15 Sud ;

CONSIDERANT le dossier de concertation du MOA SNCF Réseau relatif à la création de la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny ;

CONSIDERANT l'avis de l'exploitant SNCF Mobilités sur le dossier des études préliminaires du MOA SNCF Réseau formulé le 25 avril 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : rappelle le caractère indispensable de l'interconnexion entre les lignes 15 sud et RER E à Bry-Villiers-Champigny et le maintien d'un calendrier de mise en service de la gare RER le plus proche possible de celui de la gare de la ligne 15 sud.

ARTICLE 2 : demande à la SGP, de financer la réalisation de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny et de l'inscrire dans son Dossier d'Opérations d'Investissements (DOI), et que ce financement soit acté lors d'une prochaine séance du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris dans les meilleurs délais ;

ARTICLE 3 : demande :

- conjointement à SNCF et à la SGP, de réaliser une gare intégrée entre le RER E et la ligne 15 pour permettre une correspondance efficace et de créer les conditions pour permettre l'arrêt d'un maximum de trains (RER E et Transilien ligne P) compatible avec les opérations programmées au Schéma Directeur Paris Est ;
- à SNCF, de lui transmettre au plus tôt l'Avant-projet pour cette nouvelle gare.

ARTICLE 4 : prend acte du choix du maître d'ouvrage SNCF Réseau de porter à la concertation le projet BVC 3 voies-tiroir, et demande que lui soit communiqué le bilan de la concertation ;

ARTICLE 5 : approuve le dossier de concertation de la gare nouvelle de BVC du MOA SNCF Réseau avec 2 réserves portant sur les coûts et les délais de réalisation du projet.

ARTICLE 6 : demande à SNCF Réseau à l'issue de l'Avant-projet de :

- dimensionner et de concevoir des espaces voyageurs en gare fonctionnels, lisibles et compatibles avec le projet de gare GPE et le projet d'intermodalité du pôle ;
- garantir la compatibilité du projet avec les objectifs du Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- confirmer et fiabiliser les temps de parcours ;

- confirmer la robustesse et la fiabilité (régularité) d'exploitation du scénario proposé par la réalisation de tests complémentaires permettant d'évaluer le projet en comparaison de la situation de la ligne avec le projet EOLE mise en service ;
- confirmer la nécessité de devoir bénéficier d'un parc aussi performant qu'envisagé par SNCF, qui a pris en compte dans ses études les performances du matériel RER NG ;
- préciser les besoins de maintenance et de garage supplémentaires nécessaires à l'horizon BVC et les coûts associés ;
- préciser les impacts en phase travaux sur les circulations ferroviaires et le coût des services de substitutions routières associées ;
- évaluer les impacts de la grille sur le Graphique d'Occupation des Voies de la gare de Paris Est ;
- apprécier le risque de report des usagers du RER E et de la ligne P et de surcharge des quais en gare de BVC dans la conception des scénarios de grille de desserte ;
- de détailler et justifier le coût et le planning de réalisation du projet pour permettre au STIF de mener son expertise dans le cadre de son instruction du dossier d'Avant-projet.

ARTICLE 7 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/208
Séance du 1^{er} juin 2016

LIGNE 15 SUD
TRONCON PONT DE SEVRES – NOISY-CHAMPS
DU GRAND PARIS EXPRESS

LEVEE DE LA RESERVE RELATIVE A L'AVANT-PROJET RATP
LIGNE 15 SUD

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A LA
REALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES STATIONS RATP
DE CHÂTILLON-MONTROUGE, CRETEIL-L'ECHAT
ET VILLEJUIF-LOUIS ARAGON

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du RTPGP ;
- VU** le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015 par le conseil régional ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la convention de financement 2015CONV062 des études PRO des stations de la ligne 15 sud régissant les rapports entre la SGP et RATP, notifiée le 28 juillet 2015, ci-après désignée « convention PRO » ;
- VU** la délibération n°2013-02 du Conseil de surveillance de la SGP du 15 juillet 2013 approuvant le dossier d'opération d'investissement de la ligne 15 modifiée par la délibération n°2015-10 du 10/07/2015 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration de la RATP du 29 mai 2015 approuvant l'AVP administratif « Interconnexions RATP – Grand Paris Express Ligne 15 Sud » ;
- VU** la délibération n°2015-256 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la RATP et de la SNCF ;
- VU** la délibération n°2015-257 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la SGP ;
- VU** le rapport n°2016/208 et 209 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

CONSIDERANT le dossier d'avant-projet de la RATP relatif aux interconnexions ferroviaires ligne 15 Sud et le dossier d'Avant projet de la SGP sur la ligne 15 Sud ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de lever la réserve sur les délais et les coûts relative au dossier d'Avant-projet RATP interconnexions ferroviaires 15 Sud approuvé le 8 juillet 2015 (délibération n°2015/256) ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations existantes RATP de Châtillon-Montrouge, Créteil-L'Échat et Villejuif-Louis-Aragon dans le cadre de l'interconnexion au métro ligne 15 Sud, entre la Région Ile-de-France, la Société du Grand Paris, l'Etat et la RATP, pour un montant de 13,58 M€ H ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/209
Séance du 1^{er} juin 2016

LIGNE 15 SUD
TRONCON PONT DE SEVRES – NOISY-CHAMPS
DU GRAND PARIS EXPRESS

LEVEE DES RESERVES RELATIVES A
L'AVANT-PROJET SNCF LIGNE 15 SUD

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE
A LA REALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION
DES GARES SNCF LE VERT DE MAISONS ET LES ARDOINES

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du RTPGP ;
- VU** le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015 par le conseil régional ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la convention de financement des études PRO des stations de la ligne 15 SUD régissant les rapports entre la SGP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, notifiée le 28/12/2015 pour la gare des Ardoines et le 10/02/2016 pour la gare du Vert-de-Maisons ci-après désignée « convention PRO » ;
- VU** la délibération n°2013-02 du Conseil de surveillance de la SGP du 15 juillet 2013 approuvant le dossier d'opération d'investissement de la ligne 15 modifiée par la délibération n°2015-10 du 10/07/2015 ;
- VU** la décision de la séance du 11/06/2015 du Comité des Engagements de SNCF Réseau approuvant l'AVP administratif des interconnexions entre le Grand Paris Express et les gares du réseau ferré national, pour les Ardoines et le Vert-de-Maisons ;

- VU** la délibération n°2015-256 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la RATP et de la SNCF ;
- VU** la délibération n°2015-257 du Conseil du STIF approuvant l'AVP 15 Sud de la SGP ;
- VU** le rapport n°2016/208 et 209 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

CONSIDERANT le dossier d'Avant-projet de SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires ligne 15 Sud et le dossier d'Avant projet de la SGP sur la ligne 15 Sud ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de lever la réserve sur le projet d'aménagement en gare de Clamart relative à l'AVP SNCF interconnexions 15 Sud approuvé le 8 juillet 2015 (délibération n°2015-256). Les évolutions en phase d'Avant-projet permettent à présent de garantir la sécurité des voyageurs via la création d'un dégagement de secours à quai en cas de fermeture de l'accès au GPE ;

ARTICLE 2 : de lever la réserve sur les délais et les coûts relative au dossier d'Avant-projet SNCF interconnexions ferroviaires 15 Sud approuvé le 8 juillet 2015 (délibération n°2015-256) ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des gares existantes SNCF de Le Vert de Maisons et Les Ardoines dans le cadre de l'interconnexion au métro ligne 15 Sud, entre la Région Ile-de-France, la Société du Grand Paris, l'Etat et la SNCF, pour un montant de 25,68 M€ HT ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/210
Séance du 1^{er} juin 2016

MODALITES DE PASSATION DES MARCHES PUBLICS
EN PROCEDURE ADAPTEE

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ;
- 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°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics et notamment son article 34 ;
- VU** la délibération n° 2012/0032 du 8 février 2012 adoptant les modalités de passation des Marchés Publics en Procédure Adaptée (MAPA) ;
- VU** la délibération n°2016/025 du 17 février 2016 modifiant la délibération n°2012/0032 ;
- VU** le rapport n°2016/210 ;
- VU** l'avis de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La présente délibération annule et remplace la délibération n°2012/0032 du 8 février 2012 ainsi que la délibération n°2016/025 du 17 février 2016.

ARTICLE 2 : Les marchés publics passés dans le cadre de la procédure adaptée le sont dans les conditions suivantes :

I. Règles relatives à la publicité et la mise en concurrence

1) Marchés inférieurs à 90 000 € HT :

- Les marchés inférieurs au seuil de dispense de concurrence et de publicité, aujourd'hui fixé à 25 000 € HT, feront l'objet d'une consultation d'un seul prestataire. Les équipes du STIF seront vigilants à ne pas contractualiser systématiquement avec le même prestataire s'il existe une pluralité de sociétés capables de satisfaire ses besoins.
- Les marchés compris entre 25 000 € HT et inférieurs à 90 000 € HT feront l'objet, a minima, d'une publicité sur le site Internet du BOAMP.

2) Marchés compris entre 90 000 € HT et le montant maximum des marchés pouvant être passés selon une procédure adaptée :

- Les marchés compris entre 90 000 € HT et le seuil des procédures formalisés feront l'objet, conformément à l'article 34 du décret n°2016-360 relatif aux marchés publics, soit d'une publicité au BOAMP (version Internet et version papier) soit d'une publicité dans un journal habilité à recevoir des annonces légales.

Le secrétariat Général appréciera si, compte tenu de la nature ou du montant des fournitures, des services ou des travaux en cause, une publication dans un journal spécialisé correspondant au secteur économique concerné ou au Journal officiel de l'Union européenne est nécessaire pour garantir l'information des opérateurs économiques raisonnablement vigilants pouvant être intéressés par le marché public.

Ces marchés donnent lieu à la rédaction d'un dossier de consultation des entreprises adapté à l'objet du marché.

II. Règles relatives à l'ouverture des offres

Les marchés dont le montant est compris entre le seuil de dispense de concurrence et de publicité et inférieurs à 90 000 € HT ne font l'objet d'aucune modalité particulière d'ouverture des offres.

Les marchés dont le montant est compris entre 90 000 € HT et le seuil des procédures formalisées font l'objet d'une ouverture en commission d'ouverture des plis, composée d'agent(s) du STIF.

III. Règles relatives à l'attribution des marchés passés selon une procédure adaptée

Les marchés dont le montant est compris entre le seuil de dispense de concurrence et de publicité et inférieurs à 90 000 € HT sont attribués par toutes personnes ayant reçu délégation à cet effet.

Les marchés dont le montant est compris entre 90 000 € HT et le seuil des procédures formalisées seront présentés pour avis à une commission interne composée du directeur général et de deux directeurs.

Le directeur général reste seul compétent quand à la décision de choix du titulaire et de signature ou non du marché.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSÉ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/211
Séance du 1^{er} juin 2016**

MARCHE 2015-72

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7 ATHIS-MONS - JUVISY-SUR-ORGE
MARCHE DE SONDAGES GEOTECHNIQUES**

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

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L. 1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16 et R. 1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ;
- 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°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics et notamment ses articles 160,161 et 169 ;
- VU** le rapport n°2016/211 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Systra, mandataire de maîtrise d'ouvrage du STIF sur l'opération T7 phase2, à signer le marché 2015-72 avec le groupement ANTEA (mandataire) / GEOCENTRE.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est conclu pour une durée ferme de soixante (60) mois à compter de sa notification au titulaire.

ARTICLE 3 : Précise que ce marché est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 1 500 000 € HT.

ARTICLE 4 : Le Directeur Général est chargé de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/212
Séance du 1^{er} juin 2016**

MARCHE 2015-103

**FOURNITURE DES EQUIPEMENTS ET DES TRAVAUX DES SYSTEMES
ET EQUIPEMENTS COURANTS FAIBLES (Cfa)
NOUVELLE BRANCHE DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'À CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL (T4CM)**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 72, 160 et 161 ;
- 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 décision de la Commission d'appel d'offres en date du 04 mai 2016 attribuant le marché 2015-103 au groupement conjoint COLAS RAIL / AXIANS RAIL IDF mandataire COLAS ;
- VU** le rapport n°2016/212 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise la société Systra, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n° 2015-103 avec le groupement conjoint COLAS RAIL / AXIANS RAIL IDF mandataire COLAS RAIL, pour son offre de base ;

ARTICLE 2 : Précise que la durée de ce marché est de 52 mois dont 40 mois pour la tranche ferme à compter de la notification et 28 mois pour la tranche conditionnelle n°1 à compter de la date de démarrage des prestations indiquée dans la décision d'affermissement ;

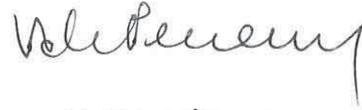
ARTICLE 3 : Précise que ce marché est un marché mixte. Les prestations seront réglées par application de prix forfaitaires définis à l'Etat des Prix Forfaitaires et de prix unitaires définis au Bordereau des Prix Unitaires. Les prix unitaires correspondent à d'éventuelles prestations pour astreintes, consignations ou essais d'ensemble par poste et par équipe.

ARTICLE 4 : Précise que le montant du marché est décomposé comme suit :

Tranche ferme	955 780 € HT dont 350 728 € HT pour la partie forfaitaire et 605 052 € HT pour la partie à prix unitaires basée sur le Détail Quantitatif et Estimatif
Tranche conditionnelle n°1	266 638 € HT dont 61 480 € HT pour la partie forfaitaire et 205 158 € HT pour la partie à prix unitaires basée sur le Détail Quantitatif et Estimatif

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/213
Séance du 1^{er} juin 2016**

MARCHE 2015-106

**TRAVAUX RELATIFS AUX ESPACES VERTS
NOUVELLE BRANCHE DU TRAM-TRAIN T4
JUSQU'À CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL (T4CM)**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 72, 160 et 161 ;
- 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 décision de la Commission d'appel d'offres en date du 04 mai 2016 attribuant le marché 2015-106 à la société QUESNOT PAYSAGE sise 95201 SAINT GRATIEN ;
- VU** le rapport n°2016/213 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : autorise la société Systra, mandataire du STIF sur cette opération, à signer le marché n° 2015-106 avec la société QUESNOT PAYSAGE sise 95201 SAINT GRATIEN, pour son offre de base ;

ARTICLE 2 : précise que la durée de ce marché est de 57 mois dont 57 mois pour la tranche ferme à compter de la notification et 36 mois pour la tranche conditionnelle n°1 à compter de la date de démarrage des prestations indiquée dans la décision d'affermissement ;

ARTICLE 3 : précise que ce marché est un marché sur bordereau de prix dont l'évaluation de l'ensemble des travaux telle qu'elle résulte du détail quantitatif et estimatif (DQE) est le suivant :

Tranche ferme	1 194 084,40 € HT
Tranche conditionnelle n°1	86 759,19 € HT

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/214
Séance du 1^{er} juin 2016

MARCHE 2015-94

**TRAITEMENT DES DONNEES DE VALIDATION PERMETTANT
L'ÉVALUATION DU TRAFIC DES LIGNES DE BUS EXPLOITEES PAR
LES OPERATEURS PRIVES D'ILE-DE-FRANCE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des marchés publics et notamment ses articles 57 à 59 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 04 mai 2016 attribuant le marché 2015-94 au groupement CSM / KEY CONSULTING.
- VU** le rapport n°2016/214 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le Directeur Général à signer le marché référencé 2015-94 avec le groupement CSM / KEY CONSULTING.

ARTICLE 2 : Précise que ce marché est passé pour une durée ferme de 4 ans.

ARTICLE 3 : Précise que ce marché à bons de commande est passé sans montant minimum et avec un montant maximum de 800 000 € HT sur toute la durée du marché.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

**Délibération n°2016/215
Séance du 1^{er} juin 2016**

ACCORD CADRE 2015-97

**ÉTUDES ET EXPERTISES SUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE EN
ILE-DE-FRANCE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Marchés Publics et notamment ses articles 57 à 59 ainsi que 76 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 04 mai 2016 attribuant l'accord cadre 2015-97 avec les sociétés EGIS RAIL et SYSTRA, avec le groupement RAIL CONCEPT – SETEC ITS – SETEC FERROVIAIRE et avec le groupement ARCADIS - LGM.
- VU** le rapport n°2016/215 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le Directeur Général à signer l'accord cadre multi attributaires à bons de commande référencé 2015-97 avec :

- la société EGIS RAIL
- le groupement RAIL CONCEPT (Mandataire) – SETEC ITS – SETEC FERROVIAIRE
- la société SYSTRA
- le groupement ARCADIS (Mandataire) – LGM

ARTICLE 2 : Précise que l'accord cadre prend effet à compter de sa date de sa notification pour une durée de 24 mois. L'accord cadre peut être reconduit une fois, pour une nouvelle période de 24 mois. La reconduction est tacite et le titulaire ne peut la refuser.

ARTICLE 3 : Précise que le présent accord cadre est passé sans montant minimum mais avec un montant maximum de 5 000 000 d'euros HT pour la durée globale de l'accord cadre, reconduction comprise.

ARTICLE 4 : Le Directeur Général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Délibération n°2016/216
Séance du 1^{er} juin 2016

MARCHE 2015-112

**ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE GLOBALE POUR LA
REALISATION DE LA LIGNE T ZEN 5
ENTRE PARIS ET CHOISY-LE-ROI**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des marchés publics et notamment ses articles 57 à 59 ainsi que 72 et 77 ;
- 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** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 04 mai 2016 attribuant le marché 2015-112 au groupement SNC LAVALIN / ALGOE / CARADEUX CONSULTANTS ;
- VU** le rapport n°2016/216 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le Directeur Général à signer le marché référencé 2015-112 avec le groupement SNC LAVALIN/ALGOE/CARADEUX CONSULTANTS.

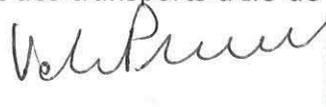
ARTICLE 2 : Précise que la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage globale s'étend à compter de la notification du marché jusqu'à la fin de la garantie de parfait d'achèvement.

ARTICLE 3 : Précise que le montant de la tranche ferme est de 2 699 850 € HT (partie forfaitaire), que le montant de la tranche conditionnelle est de 231 600 € HT.

La partie à bons de commande est passée sans montant minimum et avec un montant maximum de 1 000 000 € HT.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/217
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT N°1 AU MARCHÉ 2015-37

**MISSIONS D'EXPERTISE ET D'ANALYSE SUR LES VOLETS
EXPLOITATION, MAINTENANCE ET SYSTEMES DE TRANSPORT
DANS LE CADRE DE PROJETS D'INVESTISSEMENT**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des marchés publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2015/483 du 7 octobre 2015 attribuant le marché 2015-37 aux sociétés Arcadis – Lgm, Ingerop – Kcp – De Industrial Consulting, Egis Rail, Systra et Transamo ;
- VU** le rapport n°2016/217 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer l'avenant n°1 au marché référencé 2015-37 avec les sociétés suivantes :

- ARCADIS – LGM
- INGEROP – KCP – DE INDUSTRIAL CONSULTING
- EGIS RAIL
- SYSTRA
- TRANSAMO

ARTICLE 2 : Précise que cet avenant n'a pas d'incidence financière.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/218
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT N°1 A L'ACCORD CADRE 2015-09

**TRANSPORT SCOLAIRE DES ELEVES ET ETUDIANTS HANDICAPES
DES DEPARTEMENTS DES YVELINES (78) ET DU VAL D'OISE (95)
PAR VEHICULES LEGERS OU DE MOINS DE 9 PLACES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des marchés publics et notamment son article 20 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la décision de la Commission d'appel d'offres en date du 25 juin 2015 attribuant l'accord cadre 2015-09, entre autres attributaires, à la société Alliance Transport et Accompagnement IDF ;
- VU** la délibération n°2015/238 du 8 juillet 2015 autorisant la Directrice Générale à signer l'accord cadre 2015-09 avec, entre autres attributaires, la société Alliance Transport et Accompagnement IDF ;
- VU** le rapport n°2016/218 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Autorise le directeur général à signer l'avenant n°1 de transfert de l'accord cadre multi attributaire référencé 2015-09 et les marchés subséquents qui en sont issus signés avec la société Alliance Transport et Accompagnement IDF au profit de la société Transport Logistique Conseils et Services (TLCS).

ARTICLE 2 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2016/220
Séance du 1^{er} juin 2016

SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU PARIS EST

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 5 novembre 2015 ;
- VU** la délibération n°2013/116 du Conseil du STIF du 16 mai 2013 approuvant le programme d'études complémentaires permettant l'achèvement du Schéma directeur du RER E à l'Est et de la ligne P ;
- VU** la délibération n°2015/259 du Conseil du STIF du 5 mars 2014 approuvant le dossier d'Avant Projet modificatif relatif au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU** le rapport n°2016/220 et 221 ;
- VU** l'avis de la commission offre de transport en date du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le Schéma Directeur du Réseau Paris Est ;

ARTICLE 2 : de demander à SNCF Réseau et Mobilités de mettre en œuvre sans délais et dès leur financement les mesures de court terme (2016-2019) ;

ARTICLE 3 : de demander à SNCF Réseau et Mobilités de mettre en place toutes les mesures permettant d'accélérer la mise en service des projets visant à optimiser la robustesse du Réseau Est et notamment le prolongement de NExTEO jusqu'à Pantin ainsi que la création d'un point de croisement en gare de Mouroux ;

ARTICLE 4 : de demander à SNCF Réseau et Mobilités de réaliser les études complémentaires pour la concertation préalable du prolongement du terminus de la ligne E de Villiers à Roissy en Brie à lancer au premier trimestre 2017 ;

ARTICLE 5 : de demander aux financeurs l'élaboration des conventions de financement nécessaires à la poursuite des études des actions du Schéma Directeur de la ligne E à l'Est et de la ligne P dans les meilleurs délais et, dans tous les cas, avant la fin de l'année 2016 ;

ARTICLE 6 : de demander à SNCF Réseau et Mobilités de lancer et ce, dès que les financements seront engagés à cet effet par l'Etat et la Région Ile-de-France, les études ultérieures (de niveau opportunité, préliminaires, Schéma de principe, Avant-Projet) pour les différentes opérations retenues au Schéma directeur ;

ARTICLE 7 : d'autoriser le directeur général du STIF à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération.

ARTICLE 8 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La Présidente du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE

Délibération n°2016/221
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
ETUDES DE SCHEMA DIRECTEUR RER E ET P

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 5 novembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/220 et 221 ;
- VU** l'avis de la commission de l'offre de transport en date du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant à la convention de financement initiale relative aux études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur de Paris-Est, permettant de réaliser les dossiers nécessaires à la concertation préalable du projet de prolongement des missions Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ledit avenant et de prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

ARTICLE 3 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE

Schéma Directeur du RER E et de la ligne Transilien P

2016

Avenant à la
Convention de financement
du Schéma Directeur



A V E N A N T N ° 1 A L A C O N V E N T I O N

SCHEMA DIRECTEUR DU RER E ET DE LA LIGNE TRANSILIEN P

* * *

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° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, 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 Jean FAUSSURIER, Directeur Accès au réseau Ile de France, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Mobilité**, 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 Alain KRAKOVITCH, Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- **Le STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2006-0217 en date du 15 mars 2006,

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'autorité organisatrice ».

VISAS

Vu la convention de financement des Etudes du Schéma Directeur entre l'Etat, la Région Ile-de-France, SNCF, RFF et le STIF notifiée en date du 15 janvier 2014, ci-après désignée « **la Convention de financement initiale** » ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de :

- modifier le périmètre des études du schéma directeur du RER E et de la ligne P, en particulier concernant le projet de prolongement des missions Villiers du RER E jusqu'à Roissy-en-Brie;
- modifier le calendrier des études sus-visées.

Par conséquent, le présent avenant complète les visas, le préambule, et modifie d'une part les articles 2.1 et 2.2, d'autre part les annexes 2 et 3 de la convention relative aux « Etudes du schéma directeur du RER E et de la ligne P » validée en commission permanente de la Région du 12/10/2013, ci-après désignée « convention de 2013 ».

ARTICLE 2 – MODIFICATION DU PREAMBULE

Le préambule de la convention est complété comme par le texte suivant :

« La convention initiale a permis de financer les études du schéma directeur RER E et de la ligne P, y compris les études préliminaires du projet de prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie. Vu le bilan financier de la convention de financement, les besoins exprimés par les maitres d'ouvrage au comité de pilotage du 18 mars 2016, et dans une perspective d'optimisation du calendrier du projet de prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie, il est proposé de financer la préparation de la concertation à mener sur le projet de prolongement des missions RER E de Villiers à Roissy-en-Brie au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme sans allocation de subvention supplémentaire de la part des financeurs.

Le présent avenant permet de modifier le périmètre de la convention et le calendrier des études. »

ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 – LE PERIMETRE DE LA CONVENTION

L'article 2.1. « Le périmètre de la convention » est modifié comme suit :

Le tableau de la convention de 2013 est remplacé par ce tableau :

Opérations	Contenu	Maître d'ouvrage
Branche Nord		
Création d'une mission supplémentaire du RER E jusqu'à Gagny	nature des infrastructures nécessaires, et gains attendus	RFF
Prolongement de missions du RER E jusqu'à Lagny et création d'une gare du RER E entre Chelles et Vaires	nature des infrastructures nécessaires, et gains attendus opportunité et faisabilité de la création d'une gare nouvelle entre Vaires et Chelles	RFF
Adaptation des installations fixes de traction électrique	étude de l'adaptation éventuelle des installations électriques permettant d'améliorer les temps de parcours dans le cadre de la mise en place du Francilien sur le réseau Est	RFF
Branche Sud		
Prolongement des missions	nature des infrastructures nécessaires, et gains	RFF

<p>Villiers du RER E jusqu'à Roissy-en-Brie</p>	<p>attendus</p> <ul style="list-style-type: none"> - préparation de la concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme : <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des études nécessaires à l'engagement de la concertation : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude de contexte territorial ▪ Etude acoustique ▪ Etude environnementale et de diagnostic écologique • Production des documents et supports de la concertation 	
<p>Autres études</p>	<ul style="list-style-type: none"> -opportunité et faisabilité d'un prolongement ultérieur de ces missions jusqu'à Tournan ; -nature et coût des infrastructures nécessaires du prolongement du RER E à Val Bréon ; -nature et coût des infrastructures nécessaires pour la création d'une halte à Val Bréon sur la ligne P ; -modalités et gains attendus pour la création d'un arrêt des missions de Provins à Gretz, suite au déploiement du Francilien permis par l'électrification de la ligne Gretz – Provins ; -conditions de la création d'une mission supplémentaire sur la branche Sud du RER E 	<p>RFF</p>
<p>Etudes d'exploitation</p>		
<p>Etude d'exploitation des évolutions d'offre étudiées dans le Schéma Directeur, avec un focus particulier pour le prolongement des missions Villiers du RER E jusqu'à Roissy-en-Brie, incluant le volet MR (maintenance et garage)</p>	<p>SNCF/RFF</p>	
<p>Gare</p>		
<p>Etude d'une gare ou halte au Val Bréon, d'opportunité commerciale puis d'implantation de niveau esquisse</p>	<p>SNCF</p>	

ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 – CALENDRIER DE REALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR

L'article 2.2. « Calendrier de réalisation du schéma directeur » est modifié comme suit :

« Le délai de réalisation de l'ensemble des études est fixé à 42 mois à compter de la notification de la convention par le STIF (pour tenir compte du délai supplémentaire lié à la préparation de la concertation du prolongement des missions RER E de Villiers à Roissy en Brie) »

ARTICLE 5 – MODIFICATION DES ANNEXES

L'annexe 3 de la convention de 2013 est remplacée par l'annexe du présent avenant.

ARTICLE 6 – ARTICLES NON MODIFIES

Toutes les clauses de la convention de 2013 non modifiées par cet avenant n°1 et non contraire aux stipulations de ce dernier demeurent inchangées et applicables de plein droit aux études du schéma directeur du RER E et de la ligne P.

ARTICLE 6 – PRISE D'EFFET DE L'AVENANT

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Il tient compte des dépenses réalisées à compter de l'approbation par la commission permanente de la Région de la convention de 2013, soit le 12/10/2013.

SIGNATAIRES

Avenant établi en cinq (5) exemplaires originaux.

Pour l'Etat,	Pour la Région Ile-de-France,	Pour le STIF,	Pour SNCF Réseau,	Pour SNCF Mobilité,
Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France	Laurent PROBST Directeur Général	Jean FAUSSURIER Directeur Territorial Ile-de- France	Alain KRAKOVITCH Directeur Général Transilien

Annexe

Cette annexe annule et remplace l'annexe 3 de la convention de 2013 relative au calendrier des études.

	2013	2014				2015				2016				2017			
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Préparation de l'étude SD																	
Réalisation des études SD																	
Rédaction du SD																	
Validation du SD																	
Préparation de la concertation Roissy en Brie																	

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/222
Séance du 1^{er} juin 2016

**DISPOSITIF DE CENTRES DE RESERVATION ET DE GESTION DE
TRANSPORTS SPECIALISES DANS PARIS**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la décision 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 décision 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 délibération du Conseil du STIF n°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative à l'adoption du nouveau règlement régional du réseau PAM Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2009/1025 du 09 décembre 2009 portant délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0638 fixant l'application du nouveau règlement régional au 1^{er} mars 2011 ;
- VU** la convention tripartite (STIF – Région Ile-de-France – Département de Paris), du 02 juillet 2010 pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- VU** la délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental ;
- VU** le rapport n°2016/222 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

CONSIDERANT que cette délégation de compétence s'inscrit dans la continuité du dispositif de mise en place du service d'information régional et des centres de réservation et de gestion pour les déplacements des personnes à mobilité réduite issu de la décision du 10 octobre 2002 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le Département de Paris reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile de France pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence du syndicat des transports d'Ile de France au département de Paris pour la mise en place d'un centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 3 : La convention entre le Syndicat des transports d'Ile de France, la Région Ile-de-France et le Département de Paris du financement relative au Centre de réservation et de gestion des transports spécialisés en faveur des personnes handicapées est approuvée.

ARTICLE 4 : Le directeur général est autorisé à signer les conventions visées aux articles 2 et 3 de la présente délibération.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera affichée et publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

**Convention du _____
de délégation de compétence
en matière de services PAM**

ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39 bis – 41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), (n°SIRET 287 500 078 00012), représenté par son directeur général, Monsieur Laurent PROBST, en vertu de la délibération n° 2016/xx du xx/xx/2016, ci-après désigné le « STIF »,

D'une part,

- Le DEPARTEMENT DE PARIS représenté par Madame Anne HIDALGO, présidente du Conseil de Paris, en vertu de la délibération n° _____ du _____; ci-après désigné le « Département »

D'autre part,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants,
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en 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°2009/0579 du 8 juillet 2009 relative au réseau PAM Ile-de-France, Services de transports spécialisés pour les personnes handicapées en région Ile-de-France – 2^{ème} génération
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0638 fixant l'application du nouveau règlement régional au 1^{er} mars 2011 ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2016/xxx du xx/xx/2016 portant délégation de compétences du STIF au Département de Paris en matière de transports spécialisés de personnes handicapées;
- VU** la délibération du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental n°2016DVD du / /2016 ;

APRES AVOIR RAPPELE CE QUI SUIIT :

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 et aujourd'hui codifiée aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports.

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 les articles L.1241-3, R.1241-38 et suivants du code des transports.

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 L.1241-3 du code des transports, 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 la continuité 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 la continuité de la délégation de compétence précédente en date du 30 juin 2010.

Dans cette optique, la présente délégation de compétences consentie par le STIF au Département de Paris 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 des délibérations du 10 octobre 2002 et 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 subventions 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 SUIIT :

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 Paris 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, par lettre recommandée avec accusé de réception

Elle prend fin à l'expiration du futur contrat du service de transport départemental adapté aux personnes handicapées qui sera conclu pour une durée de 6 ans, à compter de sa date de notification. La présente convention couvre tous les effets dudit futur contrat.

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 Paris 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 Paris 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 Paris 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 2016 pour l'utilisateur est fixé en fonction de zones kilométriques à vol d'oiseau :

- 07,80 € pour une course comprise entre 0 et 15 km
- 11,60 € pour une course comprise entre 15 et 30 km
- 19,40 € pour une course comprise entre 30 et 50 km
- 38,80 € pour une course au delà de 50 km.

Les montants susvisés seront revus annuellement à partir du 01/01/2017 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 parisien de transport adapté aux personnes handicapées passé par le Département de Paris 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 parisien 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 de ses 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.

4.4 - Clause de revoyure

Les parties s'engagent à se rencontrer après deux années d'exercice de la délégation de compétence, afin d'analyser les conséquences sur les clauses de la présente convention, des évolutions éventuelles du Règlement Régional en cours d'étude par le STIF, la Région et les Départements. Le Département prendra en compte ces évolutions dans la limite de l'équilibre économique du contrat qui le lie à son prestataire et dans la mesure où ce dernier prévoit une éventuelle évolution du dispositif.

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 parisien 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 intérêt 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,

Pour le Département de Paris

Le Directeur 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 Paris 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 PAM75.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.

Annexe II

CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE STIF, LA REGION ET LE DEPARTEMENT DE PARIS « POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE 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 Châteaudun à Paris (9^{ème}), (n° SIRET 287 500 078 00012), représenté par son directeur général, Monsieur Laurent PROBST, en vertu de la délibération n° _____ du _____
_____ ci-après désigné le « STIF »,
- La REGION ÎLE-DE-FRANCE, représentée par Madame Valérie PECRESSE, Présidente du Conseil régional, habilitée 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 Madame Anne HIDALGO, Présidente du Conseil Départemental habilitée par délibération n° _____ du _____, ci-
après désigné le « Département »

D'une seconde part

PREAMBULE :

- Considérant la mise en place en 2003 d'un service d'information au plan régional pour les personnes handicapées sur l'accessibilité des réseaux de transports publics et sur les transports spécialisés nommé INFOMOBI,
- Considérant leur volonté commune d'étendre les services du réseau PAM Île-de-France existant tout en assurant une cohérence sur l'ensemble du territoire régional, de la prise en charge financière et des services offerts,
- Considérant l'intérêt d'une organisation décentralisée des services de transport spécialisé de personnes handicapées,
- Considérant les dispositions du code des transports relatives au statut et aux missions du Syndicat de transports d'Île-de-France,
- Considérant la convention entre le STIF et le Département de Paris portant délégation de compétence du STIF au Département pour l'organisation de services de transport spécialisé pour les personnes handicapées,

Le STIF, la Région Île-de-France et le Département de Paris décident de contractualiser pour la mise en place et le financement d'un dispositif de transport spécialisé pour personnes handicapées, service PAM 75, organisé au niveau départemental, en relation avec le système d'information régional.

Le dispositif prévu est constitué :

- D'au moins une centrale de réservation
- D'un service de transport pouvant disposer d'un ou plusieurs centres d'exploitation confiés à un (ou plusieurs exploitants),
- d'un contrôle des prestations réalisées par l'exploitant.

Article 1 : Objet de la convention :

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financement par le STIF, la Région Île-de-France et le Département de Paris.

Les modalités d'organisation décentralisée de transports spécialisés pour les personnes handicapées sont fixées dans le cadre de la convention de délégation de compétence entre le STIF et le Département, à laquelle est annexée la présente convention.

Article 2 : Rôles du STIF et de la Région Île-de-France :

Le STIF et la Région apportent une subvention au Département. Ils partagent avec le Département le besoin de financement public relatif à la mise en service et au fonctionnement du service PAM et des centres d'exploitation, du contrôle, des actions de communication, ainsi que de l'évaluation selon les modalités décrites à l'article 4 de la présente convention.

Les parties s'engagent à se rencontrer après deux années d'exercice de la délégation de compétence, afin d'analyser les conséquences sur les clauses de la présente convention, des évolutions éventuelles du Règlement Régional en cours d'étude par le STIF, la Région et les Départements. Le Département prendra en compte ces évolutions dans la limite de l'équilibre économique du contrat qui le lie à son prestataire et dans la mesure où ce dernier prévoit une éventuelle évolution du dispositif.

Article 3 : Rôles du Département

Il est rappelé que conformément à la convention de délégation de compétence entre le STIF et le Département, ce dernier :

- est le maître d'ouvrage du service PAM dans le respect du règlement régional de la prestation joint en annexe à la convention de délégation de compétence,
- désigne le ou les exploitants du service PAM après mise en concurrence,
- met en œuvre la tarification applicable à l'utilisateur dans le respect des règles fixées par le STIF à l'article 3 du règlement régional applicable aux services PAM en région Île-de-France annexé à la convention de délégation de compétence,
- est responsable de l'évaluation des services sur son territoire (ayants droit, mobilité, etc.). Il communique annuellement au STIF et à la Région Île-de-France cette évaluation ainsi que l'évolution des déplacements conformément à l'article 4.3 du règlement régional applicable aux services PAM en région Ile-de-France.

Au vu de la présente convention, le Département assure, avec le concours du STIF et de la Région Île-de-France, le financement du dispositif composé du service PAM, d'opérations de communication et d'une prestation de contrôle des prestations.

Article 4 : Modalités de financement du service PAM

4.1.) La différence entre le coût payé par l'utilisateur et le coût réel de la course est fixé par le Département après appel à la concurrence et désignation de l'exploitant.

Cette différence résultante est répartie à égalité entre le Département, la Région Île-de-France et le STIF.

4.2.) Le STIF et la Région Île-de-France apportent au Département une subvention annuelle de fonctionnement correspondant aux deux tiers de la différence entre le coût unitaire supporté par l'exploitant et le tarif public pour l'utilisateur. La subvention est fonction du nombre de courses réellement effectuées. La subvention est répartie pour moitié entre le STIF et la Région Île-de-France.

La subvention du STIF est plafonnée à 4 200 000 € TTC (valeur 2009). La subvention de la Région est également plafonnée à 4 200 000 € TTC (valeur 2009).

La participation financière des partenaires évoluera en fonction d'un indice spécifique tenant compte notamment du coût de personnel, très important pour ce service. La formule est la suivante :

$$\text{Plafond}_n = \text{Plafond}_{n-1} \times \left[0.7 \times \left(\frac{\text{IP}_{n-1}}{\text{IP}_{n-2}} \right) + 0.08 \times \left(\frac{\text{IG}_{n-1}}{\text{IG}_{n-2}} \right) + 0.22 \times \left(\frac{\text{IS}_{n-1}}{\text{IS}_{n-2}} \right) \right]$$

Indices	Coefficient
Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » –Ministère du travail SHOUV Identifiant INSEE: indice 49 de la NAF 88	0.7
Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole - Gazole Identifiant INSEE: 000641310	0.08
Intitulé : Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - par secteur conjoncturel Métropole - Services - Ensemble Identifiant INSEE: 641257	0.22

- Plafond n-1 et Plafond n sont les participations plafond respectivement des années n-1 et n.
- IP n-2 et IP n-1 sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice du salaire horaire des ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » (Ministère du travail, indice 49 de la NAF 88).
- IG n-2 et IG n-1 sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole – Gazole (Identifiant INSEE: 641310).
- IS n-2 et IS n-1 sont les valeurs moyennes, respectivement pour les années n-1 et n-2, de l'indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - par secteur conjoncturel Métropole - Services – Ensemble (Identifiant INSEE: 641257).

La subvention est due sous réserve du vote des crédits par l'assemblée délibérante.

Article 5 : Modalités de versement des subventions

Les subventions du STIF et de la Région seront versées trimestriellement au Département sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses au titre du contrat du service PAM 75.

Les appels de fonds seront formulés séparément, par l'émission d'un titre de recettes, auprès de chacun des financeurs.

Article 6 : Communication

Le Département de Paris s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention, à :

- Se référer systématiquement aux éléments de la charte graphique du Réseau Pam pour toutes déclinaisons et tous supports (print, internet, habillage véhicule). (charte en annexe III de la convention de délégation).
- Associer, au sein d'un comité de communication la Région Île-de-France et le STIF, en vue de l'élaboration d'un plan de communication du projet. Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de la Région et du STIF. Il est animé par le directeur de communication du Département.
- Inscrire sa propre communication autour du réseau PAM dans les orientations retenues par le comité.
- Fournir à la Région et au STIF un calendrier prévisionnel des temps de communication que le département souhaite mettre en avant sur une période d'un an, et s'assurer de la validité des dates proposées.
- Mettre en valeur visuellement et dans la rédaction des documents le rôle de la Région Île-de-France, et du STIF, et à faire figurer les trois logos (la Région, le STIF et le Département) dans le cartouche de manière équilibrée sur tous les documents de communication relatifs au réseau PAM (affiches, brochures, dépliants, site internet, etc.) ainsi que pour toutes les actions de communication et de relations presse.
- Habiller les véhicules d'une livrée reprenant les éléments d'identité visuelle communs aux services du réseau PAM dont le STIF est propriétaire selon le design du STIF (voir charte du réseau PAM en annexe). Pour ce faire le STIF concède au Département, qui l'accepte, l'utilisation de ces éléments d'identité visuelle et l'autorise à sous concéder cette utilisation à l'exploitant du service. La présente concession de licence d'utilisation est acceptée pour une durée égale à celle de la présente convention. Ce design concilie l'identité visuelle propre au réseau PAM Île-de-France, par l'apposition d'éléments graphiques précis et l'habillage des véhicules propre au Département.
- Mentionner à l'intérieur des véhicules, pour l'information des usagers, que ce service est cofinancé par la Région Île-de-France, du STIF et du Département.
- Prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse valider ou faire valider les différents outils de communication (édition, presse, internet) retenus par leurs responsables respectifs.
Ce délai ne sera pas inférieur à :
 - 8 semaines avant le BAT d'impression de tout support de communication, les éléments doivent être envoyés pour études, discussions et validation.

Dès impression ou mise en ligne d'éléments de communication relatifs au réseau PAM, adresser systématiquement à la Région Ile-de-France et au STIF des justificatifs de tous les supports de communication mis en œuvre (exemplaires des brochures, dépliants, affiches, capture d'écran, communiqué de presse...).

Le coût des actions de communication réalisées par le Département est supporté à parité par le STIF, la Région et le Département, au même titre que les autres dépenses. Ceci dans la limite du montant des subventions prévues à l'article 4.

Article 7 : Contrôle, sanctions, restitution éventuelle des subventions

Le STIF et la Région Île-de-France se réservent le droit de prendre toute disposition qu'ils jugeront nécessaire pour contrôler la bonne application du présent document et exiger du Département qu'il prenne toute disposition pour que les prestataires remédient aux éventuels manquements constatés. A défaut, le Département s'expose à la suspension et, le cas échéant, à la suppression de tout ou partie des aides accordées.

Le Département s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention.

Le Département prend toute disposition nécessaire pour contrôler la bonne application du règlement régional et exiger du Centre et des transporteurs, lorsque ceux-ci sont distincts, qu'il(s) remédie(nt) aux éventuels manquements constatés. A défaut, le Département s'expose à la suspension et, le cas échéant, à la suppression de tout ou partie des aides accordées.

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

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

En cas d'inexécution ou de non-respect des termes de la présente convention, les aides accordées sont restituées, dans la limite de durée des mois contestés, au plus tard dans l'année qui suit cette inexécution.

Article 8 : Durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification, par lettre recommandée avec accusé de réception adressé par le STIF aux autres parties signataires.

Elle prend fin à l'expiration du futur contrat du service de transport départemental adapté aux personnes handicapées qui sera conclu pour une durée de 6 ans à compter de sa notification. La présente convention couvre tous les effets dudit futur contrat.

Article 9 : Evaluation

Le STIF, la Région et le Département, dans le but d'une bonne coordination du développement du dispositif et notamment de leur participation financière, mettent en place un comité de suivi PAM.

Ce comité se réunit au moins une fois par an, soit au moins 4 à 6 fois pendant la durée de la convention à l'initiative du STIF. Toute modification apportée au règlement régional, en cours d'exécution de la convention, se fera après consultation du comité de suivi PAM.

L'évaluation du dispositif est faite 18 mois avant l'expiration de la convention ou à sa résiliation si celle-ci intervient avant. Les modalités de cette évaluation sont définies par les trois signataires de la présente convention.

Le contrôle des prestations exercées par le titulaire du contrat du service PAM 75 de transport adapté aux personnes handicapées permettront notamment cette évaluation.

Fait en 3 exemplaires originaux,

Pour la Région Île-de-France

Pour le Département de Paris,

Pour le STIF

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/223
Séance du 1^{er} juin 2016

AIDES ACCORDEES PAR LE DEPARTEMENT DE L'ESSONNE
POUR LES ACHATS DE TITRES SUR CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifié relatif 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** la délibération du Conseil départemental n°2016-04-007 du 25 janvier 2016 approuvant les modifications des dispositions d'attribution des aides en matière de transports scolaires pour la carte SCOL'R ;
- VU** la décision du Syndicat des Transports d'Ile-de-France 2016/0056 du 22 février 2016 relative à la fixation des tarifs pour l'année 2016 des titres de transports applicables en Région Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil départemental du 11 avril 2016 relative à la fixation des tarifs des transports scolaires pour l'année scolaire 2016-2017 ;
- VU** le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires au 1^{er} juillet 2011 ;
- VU** le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires au 1^{er} aout 2016 ;
- VU** le rapport général n°2016/223 à 225 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

CONSIDERANT la volonté du Département de l'Essonne d'apporter une aide financière aux élèves essonnais pour l'acquisition de titres sur circuits spéciaux scolaires ;

DECIDE

ARTICLE 1 : La convention entre le STIF et le Département de l'Essonne relative aux aides accordées pour les achats de titres sur circuits spéciaux scolaires, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer la convention visée à l'article 1 de la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE

CONVENTION RELATIVE AUX AIDES ACCORDEES POUR LES ACHATS DE TITRES SUR CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

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 Châteaudun à Paris (9e), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par son Directeur Général, Monsieur Laurent PROBST, en vertu de la délibération n°..... du 1^{er} juin 2016,

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département de l'Essonne ayant son siège à l'Hôtel du Département, Boulevard de France, 91000 EVRY, représenté par Monsieur François DUROVRAY, Président du Conseil départemental de l'Essonne agissant en vertu des délibérations du Conseil général n°..... du,

ci-après désigné le « Département »,

VISAS

VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants,

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relatif 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 la délibération du Conseil départemental n°2016-04-007 du 25 janvier 2016 approuvant les modifications des dispositions d'attribution des aides en matière de transports scolaires pour la carte SCOL'R,

VU la décision du Syndicat des Transports d'Ile-de-France 2016/0056 du 22 février 2016 relative à la fixation des tarifs pour l'année 2016 des titres de transports applicables en Région Ile-de-France,

VU la délibération du Conseil départemental n°du 11 avril 2016 relative à la fixation des tarifs des transports scolaires pour l'année scolaire 2016-2017,

VU le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires au 1^{er} juillet 2011,

VU le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires au 1^{er} Aout 2016,

VU la délibération de la Commission Permanente n°..... du approuvant la convention financière,

VU la délibération du Conseil du STIF n°2016/----- du 1^{er} juin 2016,

O-O-O-O-O

PRÉAMBULE

En vertu de l'article L.3111-14 du code des transports, depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

De ce fait, l'organisation des circuits spéciaux scolaires sur le territoire de l'Essonne est depuis la rentrée 2015-2016 :

- pour partie assurée par le STIF ;
- pour partie assurée par des communes ou groupements de communes qui ont signé une convention de délégation de compétence avec le STIF.

En vue d'apporter une aide financière à certains élèves essonnais, le Département de l'Essonne s'engage à contribuer financièrement au coût du transport.

Conformément à la délibération n°2016-04-007 du 25 janvier 2016, le Département de l'Essonne apporte une aide financière à son public cible que sont les collégiens, ainsi qu'aux élèves en maternelles et élémentaires sous couvert du principe de solidarité territoriale.

Chaque année, le STIF fixe les tarifs régionaux des cartes scolaires et les conditions de leur utilisation sur les circuits spéciaux. La décision n° 2016/0056 du 22 février 2016 du Conseil du STIF, fixe le tarif régional des élèves non éligibles au regard des critères fixés au règlement régional pour l'année scolaire 2016-2017 à 852,90€, et le tarif des élèves éligibles à 298,20€.

Concernant le Département de l'Essonne, le tarif régional subventionné est accessible :

- Aux élèves qui répondent aux critères d'éligibilité précisés dans les articles 2.1 et 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires figurant en annexe II ;
- Aux élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé ;
- Aux élèves résidant à moins de 3 km de leur établissement scolaire sur parcours ouvrant droit à dérogation (caractérisé par un fort trafic routier, une vitesse de circulation élevée, et/ou un cheminement piéton inexistant ou insuffisant).

Conformément aux délibérations du 25 janvier et du 11 avril 2016, le Département de l'Essonne souhaite apporter une aide financière à une partie des familles des élèves utilisateurs d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour l'achat de la carte SCOL'R, fixant ainsi la participation annuelle des familles pour les élèves en maternelles, élémentaires et collégiens non boursiers à 119 €, et à 25 € pour les collégiens boursiers.

Il est convenu qu'il est préférable que cette aide soit donnée sous forme de versement du Département au STIF, c'est-à-dire déduite du prix à payer par la famille et directement payée au STIF, plutôt que sous forme de remboursement aux familles afin d'éviter à ces dernières de faire l'avance du montant de l'aide départementale. Toutefois, le STIF considère que cela ne doit pas entraîner la nécessité d'une instruction spécifique, car les coûts de gestion qui en découleraient n'ont pas vocation à être à la charge du STIF.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- De définir les conditions auxquelles doivent répondre les critères d'attribution de l'aide du Département pour l'achat d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour que cette aide soit traitée comme une subvention versée au STIF, c'est-à-dire soit préalablement déduite du montant à payer par l'usager ;
- De définir la nature et le calendrier des informations à fournir par le Département au STIF pour la mise en œuvre des subventions accordées par le Département ;
- De définir la nature, et le cas échéant le calendrier, des éléments à fournir par le STIF au Département afin d'assurer à ce dernier une bonne information de la situation relative au transport des élèves, utile à la détermination de sa politique de subventionnement des élèves et/ou des circuits concernés ;
- De préciser les modalités d'appels de fonds et de versement des montants dus par le Département au STIF.

ARTICLE 2 – ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE 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 Département, et se termine le 31 août 2017.

Elle s'applique à l'année scolaire 2016-2017.

ARTICLE 3 – CRITERES D'ATTRIBUTION ET VALEUR DE LA SUBVENTION ACCORDEE PAR LE DEPARTEMENT

Conformément aux délibérations du 25 janvier et du 11 avril 2016, le Département accorde aux maternelles, élémentaires et collégiens usagers des circuits spéciaux scolaires une aide sous la forme d'une subvention versée au STIF déduite du tarif régional de la carte SCOL'R fixé par le STIF. Cette aide permet de fixer à 119 € la participation des familles pour les élèves non boursiers fréquentant un établissement de maternelle, élémentaire ou collège, et à 25 € pour les élèves boursiers collégiens.

La participation du Département de l'Essonne pour certains élèves est calculée en effectuant la différence entre le montant du tarif régional du titre de la carte SCOL'R et la participation des familles de 119 € pour les élèves non boursiers et 25 € pour les élèves boursiers (Tarif régional – participation des familles = participation du Département de l'Essonne).

La participation des familles sera perçue par le STIF, soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités organisatrices de proximité ayant reçu délégation de compétence du STIF et assurant l'encaissement de cette participation.

Les critères d'éligibilité et de subventionnement ouvrant droit à la participation départementale sont ceux décrits dans le préambule et l'annexe I de la présente convention.

La valeur de la subvention est exprimée en référence à un montant monétaire fixe du tarif régional « élève éligible » ou du tarif régional « élève non éligible ».

Pour l'année scolaire 2016/2017, les valeurs des subventions départementales financées par le Département pour les six catégories d'élèves (éligibles, non éligibles subventionnables, non éligibles non subventionnables, éligibles boursiers, non éligibles subventionnables boursiers, non éligibles non subventionnables boursiers) figurent à l'annexe I de la présente convention.

ARTICLE 4 – COMMUNICATION

La participation financière du Département sera mentionnée dans l'ensemble des documents qui seront adressés auprès des familles et élèves essonniens.

ARTICLE 5 – TRANSMISSION D'ÉTATS DE REPORTING ET DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Préalablement à l'envoi des titres de recettes, le STIF s'engage à transmettre au Département sous forme électronique et par lettre recommandée :

- un état des inscriptions comptabilisées par le STIF au 30 septembre 2016,
- un état intermédiaire des inscriptions au 31 décembre 2016,
- un état définitif des inscriptions au 30 juin 2017.

Ces états comprendront les éléments suivants :

- le fichier des élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département en indiquant pour chacun d'eux les informations dont la liste figure ci-dessous :
 - l'identité de l'abonné,
 - la date de naissance de l'abonné,
 - l'adresse de l'abonné,
 - le statut d'interne, de demi-pensionnaire ou d'externe de l'abonné,
 - le nom de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - l'adresse de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - le code RNE de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - l'indication relative à la distance entre le lieu de résidence de l'abonné et son établissement scolaire (code ou kilométrage),
 - le niveau d'enseignement suivi et/ou la classe si renseignée,
 - le numéro du circuit emprunté, le nom du circuit et le nom du transporteur,
 - le nom de l'arrêt de montée et le nom de la commune,
 - le nom de l'arrêt de descente et le nom de la commune,
 - le nom de l'organisateur délégataire,
 - le statut de l'abonné (éligible, non éligible subventionnable, non éligible non subventionnable éligible boursiers, non éligible subventionnable boursiers, non éligible non subventionnable boursier), avec un sous détail par catégories : RPI, enseignement spécialisé ou adapté, parcours dangereux, autres,
 - le tarif régional appliqué à l'abonné,
 - le montant de subvention départementale accordée.

- un tableau consolidé indiquant le nombre d'élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département réparties selon les six statuts possibles des abonnés, et le montant des subventions accordées pour chacun des statuts.

Le Département fera son affaire des déclarations à la CNIL qui lui incombent concernant les traitements de ces fichiers.

ARTICLE 6 – MODALITÉS DE VERSEMENT DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Le Département s'engage à payer au STIF l'intégralité des subventions départementales accordées, conformément aux dispositions de l'article 3 de la présente convention.

Le montant définitif des subventions accordées par le Département pour l'année scolaire 2016/2017 est arrêté après validation du Département des listes et états détaillés des inscriptions comptabilisées au 30 juin de l'année civile considérée transmis par le STIF.

Les modalités de versement sont les suivantes :

- à partir du 1^{er} février 2017, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant aux subventions accordées au vu des inscriptions comptabilisées au 31 décembre 2016 pour l'année scolaire 2016/2017,
- à partir du 1^{er} juillet 2017, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant au reliquat des subventions accordées pour l'année scolaire 2016/2017 au vu de l'état définitif des inscriptions au 30 juin 2017.

Ces règlements sont à effectuer au plus tard 30 jours après réception du titre de recette par virement à l'ordre du STIF :

Domiciliation bancaire :

Code banque : 10071 - Code guichet : 75000

N° de compte : 00001005079 - Clé : 72

ARTICLE 7 – TRANSMISSION D'INFORMATIONS

Afin de participer à la bonne information du Département concernant le transport des élèves (hors lignes régulières), le STIF lui communique par lettre recommandée :

- en annexe II de la présente convention, le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe II dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;
- en annexe III de la présente convention, les conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe III dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;

ARTICLE 8 – MODIFICATION

Toute modification de la présente convention affectant la campagne 2016/2017 devra faire l'objet d'un avenant signé par l'ensemble des parties, au plus tard le 31 mars de l'année scolaire en cours, à l'exception des mises à jour convenues des annexes I, II et III et de modifications éventuelles des coordonnées bancaires du STIF, qui seront traitées par échange de courrier avec accusé de réception.

Dans le cas où des modifications entraînent un nouvel impact financier pour le Département, celui-ci se réserve le droit de ne pas verser les subventions correspondantes.

Dans le cas où le Département viendrait à baisser le niveau de ses subventions, voire à ne plus en accorder, en aucun cas, le STIF ne se substituerait au Département dans la prise en charge de ces aides financières.

ARTICLE 9 – RÉSILIATION EN CAS D'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Tout manquement grave ou répété de l'une des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, pourra entraîner la résiliation de plein droit de celle-ci, trente jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet.

Dans ce cas, le STIF ne se substituerait pas au Département dans la prise en charge des subventions départementales.

ARTICLE 10 – RÈGLEMENT AMIABLE DES DIFFÉRENDS - LITIGES

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

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

Fait à PARIS, le

En deux exemplaires originaux, dont un sera remis à chaque signataire.

Pour le Département,

Pour le STIF,

Le Président du Conseil Départemental,

Le Directeur Général,

François DUROVRAY

Laurent PROBST

ANNEXES

- Annexe I :** Valeur de la subvention départementale
- Annexe II :** Règlement régional des circuits spéciaux scolaires
- Annexe III :** Conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires

ANNEXE I : « VALEUR DE LA SUBVENTION DEPARTEMENTALE »

Sont indiquées ci-après les valeurs de la subvention financée par le Département de l'Essonne pour l'année scolaire 2016/2017, pour les trois catégories d'élèves empruntant les circuits spéciaux scolaires, telle que définies par l'article 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires et le préambule de la présente convention, et conformément aux délibérations du Conseil départemental en date du 25 janvier et 11 avril 2016.

Catégories d'élèves		Tarif des abonnements « circuit spécial scolaire » pour l'année 2016-2017 Délibération du Stif du 22 février 2016	Participation des familles fixée par le Département pour l'année scolaire 2016-2017	Valeurs de la subvention départementale Aide forfaitaire
Maternelles, Élémentaires, Collégiens	Elèves éligibles essonniens	298,20 €	119 €	179,20 €
	Elèves non éligibles, subventionnables essonniens	298,20 €	119 €	179,20 €
	Elèves non éligibles, non subventionnables essonniens	852,90 €	119 €	733,90 €
	Elèves éligibles boursiers essonniens	298,20 €	25 €	273,20 €
	Elèves non éligibles, subventionnables boursiers essonniens	298,20 €	25 €	273,20 €
	Elèves non éligibles, non subventionnables boursiers essonniens	852,90 €	25 €	827,90 €
Lycéens	Elèves éligibles essonniens	298,20 €	298,20 €	0 €
	Elèves non éligibles, subventionnables essonniens	298,20 €	298,20 €	0 €
	Elèves non éligibles, non subventionnables essonniens	852,90 €	852,90 €	0 €
	Elèves éligibles boursiers essonniens	298,20 €	298,20 €	0 €
	Elèves non éligibles, subventionnables boursiers essonniens	298,20 €	298,20 €	0 €
	Elèves non éligibles, non subventionnables boursiers essonniens	852,90 €	852,90 €	0 €

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/224
Séance du 1^{er} juin 2016

AIDES ACCORDEES PAR LE DEPARTEMENT DU VAL D'OISE
POUR LES ACHATS DE TITRES SUR CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifié relatif 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** la délibération du Conseil départemental n°2016-04-007 du 25 janvier 2016 approuvant les modifications des dispositions d'attribution des aides en matière de transports scolaires pour la carte SCOL'R ;
- VU** la décision du Syndicat des Transports d'Ile-de-France 2016/0056 du 22 février 2016 relative à la fixation des tarifs pour l'année 2016 des titres de transports applicables en Région Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil départemental du 11 avril 2016 relative à la fixation des tarifs des transports scolaires pour l'année scolaire 2016-2017 ;
- VU** le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires au 1^{er} juillet 2011 ;
- VU** le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires au 1^{er} aout 2016 ;
- VU** le rapport général n°2016/223 à 225 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

CONSIDERANT la volonté du Département du Val d'Oise d'apporter une aide financière aux élèves essonniers pour l'acquisition de titres sur circuits spéciaux scolaires ;

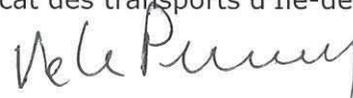
DECIDE

ARTICLE 1 : La convention entre le STIF et le Département du Val d'Oise relative aux aides accordées pour les achats de titres sur circuits spéciaux scolaires, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer la convention visée à l'article 1 de la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSÉ

PROJET

CONVENTION RELATIVE AUX AIDES ACCORDEES POUR LES ACHATS DE TITRES SUR CIRCUITS SPECIAUX SCOLAIRES

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 Châteaudun à Paris (9^e), n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par son Directeur général Laurent PROBST, en vertu de la délibération n°

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département du Val d'Oise ayant son siège à l'Hôtel du Département, 2 avenue du Parc à Cergy Pontoise (95000), représenté par Monsieur Arnaud BAZIN, Président du Conseil Général du Val d'Oise agissant en vertu de la délibération du Conseil général n° 0-01 du 02/04/2015.

ci-après désigné le « Département »,

VISAS

Vu le code des transports (partie législative),

Vu 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 aux responsabilités locales, et notamment son article 1er,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île de France,

Vu la délibération du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010 approuvant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires,

Vu la décision du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n°2013/0063 du 28 février 2013

Vu la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° du 01/06/2016

Vu la délibération du Conseil Général du département du Val d'Oise n°4-04 en date du 20/05/2011

Vu la délibération du Conseil Général du département du Val d'Oise n°..... en date du 04/07/2016

PROJET

PRÉAMBULE

En vertu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée, codifiée notamment à l'article L.3111-14 du code des transports, depuis le 1^{er} juillet 2005, le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports de la Région d'Ile-de-France, est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Cette compétence peut être déléguée à une autorité organisatrice de proximité (AOP). Deux conventions de délégation de compétence ont été ainsi signées par le STIF avec les Départements de l'Essonne et de Seine-et-Marne. Le Département du Val d'Oise n'a pas exprimé le souhait d'exercer la compétence « transports scolaires » par délégation. De ce fait, l'organisation des circuits spéciaux scolaires sur le territoire du Val d'Oise est, depuis la rentrée 2011 :

- pour partie assurée par le STIF ;
- pour partie assurée par des communes ou groupements de communes qui ont signé une convention de délégation de compétence avec le STIF.

Conformément aux articles 2.1 et 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires approuvé par le conseil du STIF le 17 février 2010 (délibération n° 2010/0116), les élèves éligibles, dont les demandes sont prioritaires dans l'attribution des abonnements pour un circuit spécial, sont ceux qui satisfont les critères suivants :

- suivre un enseignement primaire, secondaire ou sous statut scolaire et être scolarisé dans l'un des établissements suivants :
 - o établissements d'enseignement public – général, technique ou professionnel - relevant du ministère de l'éducation nationale, du ministère de l'agriculture ou d'un autre ministère, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - o établissements d'enseignement public réservés aux mineurs inadaptés relevant du ministère de l'éducation nationale, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - o établissements d'enseignement privé – général, technique ou professionnel - sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - o établissements d'enseignement privé, sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, réservés aux mineurs inadaptés, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
 - o centres de formation d'apprentis (CFA) pour les classes de préparation à l'apprentissage ;
- être âgé de moins de 21 ans ;
- résider en Ile-de-France (par « résidence » on entend le lieu où habite généralement l'élève pendant les périodes scolaires) ;

PROJET

- être scolarisé avec le statut d'externe ou de demi-pensionnaire ;
- fréquenter un établissement situé à une distance au moins égale à 3 kilomètres de sa résidence.

Les élèves non éligibles sont ceux qui ne satisfont pas au moins l'un des critères cités ci-dessus.

L'article 3.6 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires fixe les tarifs régionaux des abonnements sur circuits spéciaux scolaires : le tarif pour les élèves éligibles est égal au tarif de la carte scolaire bus lignes régulières pour un trajet de 4 sections, le tarif pour les élèves non éligibles est égal au tarif de la carte scolaire bus lignes régulières pour un trajet de 4 sections multiplié par 2.86 (arrondi au 0,1 € inférieur). La décision n°2016/0056 du 22 février 2016 de la directrice générale du STIF, fixe les tarifs régionaux des cartes scolaires bus lignes régulières et les conditions de leur actualisation annuelle pour l'année scolaire 2016-2017, soit 298,20 € pour les élèves éligibles et 852,90 € pour les élèves non éligibles.

Dans les départements n'exerçant pas la compétence « transports scolaires » par délégation, afin d'assurer une transition progressive du périmètre antérieur des ayants droit vers le périmètre d'éligibilité régional tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires, le STIF s'engage à accorder temporairement à certains élèves non éligibles, dans les conditions définies ci-après, une aide égale à la différence entre le tarif régional « élève non éligible » et le tarif régional « élève éligible ». Les élèves bénéficiaires de cette aide sont qualifiés de « subventionnables ».

Sont considérés comme « subventionnables » pour la campagne 2016/2017 les élèves habitant en deçà de 3 kilomètres de leur établissement de scolarisation et appartenant à une des quatre catégories suivantes :

- élèves rattachés à un regroupement pédagogique intercommunal ;
- élèves devant emprunter un parcours dangereux pour se rendre à leur établissement (un parcours est caractérisé comme dangereux par le STIF en raison du fort trafic routier, d'une vitesse de circulation élevée, et/ou d'un cheminement piéton inexistant ou insuffisant) ;
- élèves scolarisés dans une unité d'enseignement adapté ou spécialisé (SEGPA, EREA, CLIS, UPI), l'enseignement adapté étant destiné aux élèves en grave difficulté scolaire et l'enseignement spécialisé aux élèves handicapés ;

L'instruction des demandes d'abonnement sur circuit spécial scolaire se fera avec le système informatisé de gestion des transports scolaires, propriété du STIF, sur la base des dossiers saisis par les transporteurs ou, le cas échéant lorsqu'elles existent, par les autorités organisatrices de proximité via l'accès distant mis à leur disposition par le STIF. Pour les élèves résidant dans un département n'exerçant pas la compétence « transports scolaires » par délégation, le système informatisé de gestion des transports scolaires sera paramétré en sorte de distinguer trois catégories – élèves éligibles, élèves non éligibles subventionnables, élèves non éligibles non subventionnables – d'éligibilité et de subventionnabilité décrits ci-dessus.

PROJET

Dans le cas des circuits spéciaux scolaires directement organisés par le STIF, celui-ci percevra les montants versés par les familles pour l'acquisition des abonnements des élèves usagers du circuit.

Dans le cas des circuits spéciaux scolaires dont l'organisation aura été déléguée à une autorité organisatrice de proximité, les montants versés par les familles pour l'acquisition des abonnements des élèves usagers du circuit seront perçus par l'autorité organisatrice de proximité délégataire. La dotation versée par le STIF au titre de la délégation de compétence sera calculée comme suit :

Montant du marché d'exploitation des circuits scolaires (transport des élèves pour les déplacements domicile-école et gestion de la relation client)	
-	Nombre d'élèves éligibles X (Tarif élève éligible – le cas échéant, subvention financée par le Département ¹)
-	Nombre d'élèves non éligibles subventionnables X (Tarif élève non éligible – subvention STIF ² – le cas échéant, subvention financée par le Département ³)
-	Nombre d'élèves non éligibles non subventionnables X (Tarif élève non éligible – le cas échéant, subvention financée par le Département ⁴)
-	Nombre d'« autres usagers » X Tarif élève non éligible

¹ Si le Département accorde une subvention aux élèves éligibles.

² Tarif élève non éligible – subvention STIF = Tarif élève éligible

³ Si le Département accorde une subvention aux élèves non éligibles subventionnables.

⁴ Si le Département accorde une subvention aux élèves non éligibles non subventionnables.

Le Département souhaite apporter une aide financière à une partie des familles des élèves utilisateurs d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour l'achat du titre. Le Département et le STIF conviennent qu'il est préférable que cette aide soit donnée sous forme de subvention, c'est-à-dire déduite du prix à payer par la famille et directement payée au STIF, plutôt que sous forme de remboursement. En effet, cela évite aux familles de faire l'avance du montant de l'aide départementale. Toutefois, le STIF considère que cela ne doit pas entraîner la nécessité d'une instruction spécifique, car les coûts de gestion qui en découleraient n'ont pas vocation à être à la charge du STIF.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

PROJET

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions auxquelles doivent répondre les critères d'attribution de l'aide du Département du Val d'Oise pour l'achat d'un abonnement sur circuit spécial scolaire pour que cette aide soit traitée comme une subvention versée au STIF, c'est-à-dire soit préalablement déduite du montant à payer par l'utilisateur ;
- de définir la nature et le calendrier des informations à fournir par le Département au STIF pour la mise en œuvre des subventions accordées par le Département ;
- de définir la nature, et le cas échéant le calendrier, des éléments à fournir par le STIF au Département afin d'assurer à ce dernier une bonne information de la situation relative au transport des élèves, utile à la détermination de sa politique de subventionnement des élèves et/ou des circuits concernés ;
- de préciser les modalités de facturation et de versement des montants dus par le Département au STIF.

ARTICLE 2 – ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter du 01/09/2016, et se termine le 31/08/2017. Elle est reconductible d'un an par reconduction expresse.

ARTICLE 3 – CRITERES D'ATTRIBUTION ET VALEUR DE LA SUBVENTION ACCORDEE PAR LE DEPARTEMENT

Le Département accorde à certains élèves usagers des circuits spéciaux scolaires une aide sous la forme d'une subvention versée au STIF déduite du tarif régional fixé par le STIF.

La gestion de l'aide du Département s'appuyant sur le système informatisé de gestion des transports scolaires, propriété du STIF, les critères d'attribution de l'aide sont à définir parmi les facteurs suivants :

- éligible ou non éligible,
- si non éligible, subventionnable ou non subventionnable.

Les critères d'éligibilité et de subventionnabilité sont ceux décrits dans le préambule de la présente convention.

La valeur de la subvention est exprimée en référence à un montant monétaire fixe ou à un pourcentage du tarif régional « élève éligible » ou du tarif régional « élève non éligible ».

Pour l'année scolaire 2016/2017, les valeurs des subventions départementales financées par le Département pour les trois catégories d'élèves (éligibles, non éligibles subventionnables, non éligibles non subventionnables) figurent à l'annexe I de la présente convention.

ARTICLE 4 – COMMUNICATION

La participation financière du Département sera mentionnée dans le courrier d'accompagnement de la carte scolaire délivrée aux enfants scolarisés dans le Val d'Oise.

ARTICLE 5 – MODALITÉS DE VERSEMENT DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Le Département s'engage à payer au STIF l'intégralité des subventions départementales accordées, conformément aux dispositions de l'article 3.

Pour l'année scolaire 2016-2017, les modalités de versement sont les suivantes :

- à partir du 1^{er} octobre 2016, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant à 50 % des subventions accordées en fonction du nombre d'inscriptions au 30 septembre 2016 pour l'année scolaire 2016/2017,
- à partir du 1^{er} février 2017, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant à 50 % des subventions accordées en fonction du nombre d'inscriptions au 30 septembre 2016 pour l'année scolaire 2016/2017,
- à partir du 1^{er} juillet 2017, le STIF adresse au Département un titre de recette correspondant au solde des subventions accordées entre le 1^{er} octobre 2016 et le 30 juin 2017 pour l'année scolaire 2016-2017.

Ces règlements sont à effectuer au plus tard 30 jours après réception du titre de recette par mandat administratif à l'ordre du STIF :

Domiciliation bancaire : TPPARIS RGF

Code banque : 10071 - Code guichet : 75000

N° de compte : 00001005079 - Clé : 72

Pour l'année 2017-2018, si la convention est reconduite, les modalités de versement resteront les mêmes. Le montant de la participation des familles sera re-délibéré par le Département et intégré dans une nouvelle annexe de la présente convention.

ARTICLE 6 – CAS PARTICULIERS

Le Département du Val d'Oise souhaite maintenir la politique de gratuité qui concerne les Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI). Pour cela, il passera des conventions directement avec les organisateurs locaux ayant reçu délégation de compétence du STIF pour le versement d'une subvention complémentaire.

ARTICLE 7 – TRANSMISSION D'ÉTATS DES SOMMES DUES PAR LE DÉPARTEMENT AU STIF

Lors de l'envoi des titres de recettes, le STIF s'engage à transmettre au Département sous forme électronique, pour l'année scolaire 2016-2017 :

- un état au 30 septembre de l'année 2016,
- un état au 30 juin de l'année 2017.

Il en sera de même pour l'année 2017-2018 en cas de reconduction de la présente convention.

Ces états comprendront les éléments suivants :

- le fichier des élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département en indiquant pour chacun d'eux les informations dont la liste figure ci-dessous :
 - o l'identité de l'abonné,
 - o la date de naissance de l'abonné,
 - o l'adresse de l'abonné,
 - o le statut d'interne, de demi-pensionnaire ou d'externe de l'abonné
 - o le nom de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o l'adresse de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o le code RNE de l'établissement scolaire fréquenté par l'abonné,
 - o l'indication relative à la distance entre le lieu de résidence de l'abonné et son établissement scolaire (code ou kilométrage),
 - o le niveau d'enseignement suivi et/ou la classe si renseignée,
 - o le numéro du circuit emprunté,
 - o le nom de l'arrêt de montée, si celui-ci est renseigné,
 - o le nom de l'arrêt de descente, si celui-ci est renseigné,
 - o le statut de l'abonné (éligible, non éligible subventionnable, non éligible non subventionnable),
 - o le tarif régional appliqué à l'abonné,
 - o le montant de subvention départementale accordée.

PROJET

- un tableau consolidé indiquant le nombre d'élèves transportés sur circuits spéciaux scolaires ayant bénéficié d'une subvention du Département réparties selon les 3 statuts possibles des abonnés, et le montant des subventions accordées pour chacun des statuts.

Le Département fera son affaire des déclarations à la CNIL qui lui incombent concernant les traitements de ces fichiers.

ARTICLE 8 – TRANSMISSION D'INFORMATIONS

Afin de participer à la bonne information du Département concernant le transport des élèves (hors lignes régulières), le STIF lui communique :

- en annexe II de la présente convention, le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe II dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;
- en annexe III de la présente convention, les conditions générales d'utilisation des titres sur circuits spéciaux scolaires ; le STIF s'engage à transmettre au Département toute mise à jour de l'annexe III dans le mois suivant la publication de la décision au recueil des actes administratif du STIF ;

ARTICLE 9 – MODIFICATION

Toute modification de la présente convention affectant la campagne 2013-2014 devra faire l'objet d'un avenant signé par l'ensemble des parties au plus tard le 31 mars de l'année 2014, à l'exception des mises à jour convenues des annexes I, II et III et de modifications éventuelles des coordonnées bancaires du STIF, qui seront traitées par échange de courrier avec accusé de réception.

Dans le cas où le Département viendrait à baisser le niveau de ses subventions, voire à ne plus en accorder, en aucun cas, le STIF ne se substituerait au Département dans la prise en charge de ces aides financières.

ARTICLE 10 – RÉSILIATION EN CAS D'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Tout manquement de l'une des parties aux obligations qu'elle a en charge, aux termes de la présente convention, pourra entraîner la résiliation de plein droit de celle-ci, quinze jours après mise en demeure d'exécuter par lettre recommandée avec accusé de réception demeurée sans effet.

Dans ce cas, le STIF ne se substituerait pas au Département dans la prise en charge des subventions départementales.

ARTICLE 11 – CAS PARTICULIER DE RÉSILIATION

Dans l'hypothèse d'une délégation de compétence en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires conclue entre le STIF et le Département, la présente convention sera résiliée à compter de la date de prise d'effet de la délégation de compétence.

PROJET

ARTICLE 12 – RÈGLEMENT AMIABLE DES DIFFÉRENDS - LITIGES

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

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

Fait à PARIS, le

en quatre exemplaires originaux, dont un sera remis à chaque signataire.

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

Arnaud BAZIN

Pour le STIF,
le Directeur Général,
Laurent PROBST

PROJET

**Délibération n°2016/225
Séance du 1^{er} juin 2016**

**IMPACTS DE LA REFONTE
DE LA CARTE INTERCOMMUNALE EN ILE-DE-FRANCE**

**DELEGATION DE COMPETENCES A LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
CŒUR D'ESSONNE AGGLOMERATION EN MATIERE DE SERVICES
SPECIAUX DE TRANSPORT PUBLICS ROUTIERS RESERVES AUX ELEVES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles R.213-4 à R.213-9, R.213.20 ;
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- 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** la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010, Approbation du Règlement Régional relatif aux circuits spéciaux scolaires – conditions et modalités de financement ;
- VU** la délibération N°16.115 du 31 mars 2016 du Conseil Communautaire de Cœur d'Essonne Agglomération ;
- VU** le rapport général n°2016/223 à 225 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Cœur d'Essonne Agglomération reçoit délégation de compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France en matière de services spéciaux de transport public routier réservé aux élèves (circuits spéciaux scolaires) sur son territoire.

ARTICLE 2 : La convention de délégation de compétence en matière de transport scolaire du syndicat des Transports d'Ile-de-France à Cœur d'Essonne Agglomération est approuvée et intervient à compter du 1^{er} janvier 2016, dans la totalité de ses dispositions, et jusqu'à la fin de l'année scolaire 2016/2017.

ARTICLE 3 : Le directeur général est autorisé à signer la convention visée à l'article 2 de la présente convention.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

**Convention
de délégation de compétence
en matière de services spéciaux de transport public routiers
réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires)**

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9ème, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par son Directeur général, Monsieur Laurent PROBST en vertu de la délibération n° 2016-_____ du 1^{er} juin 2016 ci-après désigné le « STIF »,

D'UNE PART,

ET

Cœur d'Essonne Agglomération, ayant son siège La Maréchaussée, 1 Place Saint-Exupéry, 91704 Sainte-Geneviève-des-Bois, et représentée par Monsieur Olivier LEONHARDT, (Président), ci-après dénommée "l'organisateur local" dans la présente convention, habilité par la délibération N° _____,

D'AUTRE PART.

Vu le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 et suivants et R.1241-1 et suivants ;

Vu le code de l'éducation, notamment ses articles R.213-4 à R.213-9, R.213.20,

Vu la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France, notamment son article 16,

Vu la délibération du conseil du STIF n°2010/0116 du 17 février 2010,

Vu la délibération du conseil du STIF n°2016-_____ du 1^{er} juin 2016, portant délégation de compétences du STIF à **Cœur d'Essonne Agglomération** en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves,

Vu la délibération de l'assemblée délibérative de Cœur d'Essonne Agglomération n°16.115 du 31 mars 2016;

(délibération de l'organisateur local)

PREAMBULE

Dans le cadre de l'acte II de la décentralisation, la loi 2044-809 du 13 août 2004 a transféré au Syndicat des transports d'Île-de-France, dénommé ci-après le STIF, la compétence des transports en Île-de-France, dont les transports scolaires.

Cette mission recouvre l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires, la contribution financière aux transports sur lignes régulières et circuits spéciaux scolaires, la prise en charge intégrale du coût des transports pour les élèves et étudiants handicapés.

Pour la mise en œuvre de cette compétence, le STIF a élaboré un règlement régional, énonçant des règles et principes communs sur l'ensemble de la région Île-de-France.

Le règlement régional définit notamment :

- les élèves éligibles,
- les usagers autorisés, autres que les élèves éligibles,
- le niveau de l'offre de transport scolaire,
- l'âge et l'équipement des véhicules,
- les points d'arrêt,
- les tarifs.

Le STIF, en sa qualité d'autorité organisatrice, est garant de la politique régionale des transports et en assure la cohérence. Toutefois, conformément à l'article L.1241-3 du code des transports, « sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord, le syndicat des transports d'Île-de-France peut déléguer tout ou partie des attributions mentionnées à l'article L.1241-2, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités ou à leurs groupements. ».

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques du STIF et de l'organisateur local en matière de transports des élèves sur circuits spéciaux, en application de l'article précité.

Dans la continuité de la convention de subdélégation précédemment conclue entre le Département de l'Essonne – qui a pris fin le 31^{er} juillet 2015 inclus – et l'organisateur local, la présente délégation de compétence s'inscrit dans une volonté d'améliorer l'offre de transports scolaires et de mieux répondre aux attentes des usagers.

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

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention fixe les conditions dans lesquelles le STIF délègue une partie de ses compétences à l'organisateur local pour l'exécution des marchés de transport, en spécifiant son aire de compétences et ses missions.

Le(s) circuit(s) et le(s) contrat(s) décrit(s) dans **l'Annexe 2** constituent le service objet de la présente convention.

ARTICLE 2 DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter du 1^{er} janvier 2016.

Elle prendra fin au terme de l'année scolaire 2016-2017.

ARTICLE 3 RESPONSABILITES DU STIF

Dans le cadre de la législation en vigueur et en conformité avec le règlement régional, le STIF, fixe les orientations générales de sa politique en matière de transport scolaire : régime juridique, règles prévalant en matière d'allotissement et de choix des titulaires des marchés de transports, règles de prise en charge financière et de subventionnement, prenant en compte la participation financière du département, règles prévalant en matière de sécurité et de qualité des services, conditions d'accès aux usagers.

Les critères de dérogation appliqués pour l'année scolaire 2014-2015 demeurent applicables pour l'année scolaire 2015-2016.

Pour l'année scolaire 2016-2017, est applicable le Règlement Régional figurant en annexe 1.

3.1. Procédures d'appel d'offres et de mise en concurrence

Le STIF rédige le dossier de consultation des entreprises.

Il met en œuvre les procédures de mise en concurrence et choisit les titulaires des marchés de transport qui sont habilités à exécuter le service de transport. Il procède à l'avis d'attribution nécessaire après la notification du marché au titulaire.

3.2. Détermination du plan des transports

A la suite des procédures de mise en concurrence, le STIF fixe le plan des transports définitif en accord avec l'organisateur local. Après avoir recueilli l'avis de l'organisateur local, ou à la demande de celui-ci, le STIF autorise les adaptations apportées au plan des transports en cours de marché.

Le STIF conserve l'initiative de toute modification et / ou étude de rationalisation des services après consultation de l'organisateur local.

Le STIF contrôle en dernière instance la bonne exécution des services et statue en tant que de besoin sur les mesures à prendre notamment en cas de dysfonctionnement majeur des services de transport scolaire.

3.3. Suivi et contrôle de l'exécution des marchés de transport scolaire

3.3.1. Organisation des services

A ce titre, le STIF :

- Signe les pièces contractuelles,
- Transmet les pièces du marché ainsi que l'ensemble des pièces nécessaires au contrôle de légalité au représentant de l'État,
- Notifie le marché aux titulaires et informe les services du contrôle de légalité de la date de notification du marché au titulaire.

Il transmettra à l'organisateur local, pour son information, une copie du marché visé par les services de l'État chargés du contrôle de légalité ainsi que de la notification au titulaire dans les plus brefs délais.

En outre, le STIF contrôle la bonne exécution du marché en veillant notamment à ce que les pénalités fixées au CCAP du marché de transport soient correctement appliquées, en fonction des informations communiquées par l'organisateur local. A ce titre, il est expressément entendu que l'organisateur local se doit de respecter les modalités des marchés de transport en la matière et ne pourra faire obstacle à une quelconque décision du STIF.

3.3.2. Variation de la consistance des services

Le service comprend les jours et horaires de fonctionnement ainsi que les établissements desservis, directement ou indirectement. Leur consistance peut être modifiée au début de chaque année scolaire en particulier en raison du calendrier scolaire, des modifications des horaires d'établissements, d'effectifs.

L'organisateur local dresse un bilan et informe le STIF des modifications nécessaires. Ce dernier procède alors aux ajustements des marchés et en transmet un exemplaire à l'organisateur local ainsi qu'au transporteur.

Le plan de transport départemental pour l'année scolaire 2015-2016 sera prévu en référence à l'organisation des circuits tels qu'ils existaient durant l'année scolaire 2014-2015 en tenant compte des ajustements nécessaires.

3.4 Tarification des circuits spéciaux

3.4.1. Tarifs régionaux des abonnements sur circuit spécial scolaire

Conformément aux articles L.1241-2 du code des transports, le STIF fixe les tarifs régionaux des abonnements destinés aux usagers des circuits spéciaux.

Les tarifs régionaux des abonnements annuels sur circuits spéciaux sont identiques quel que soit la longueur du trajet effectué.

Ils sont fixés chaque année par décision du STIF pour d'une part les élèves éligibles et d'autre part les élèves non éligibles et les autres usagers.

Ces tarifs déterminent le montant maximum qui peut être demandé à l'utilisateur, augmenté, le cas échéant, de frais de dossier.

3.4.2. Prix public local des abonnements

Le prix public local est le montant que doit régler l'utilisateur en contrepartie de l'abonnement.

Il est égal :

- au tarif régional ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par l'organisateur local ;
- éventuellement diminué d'une réduction tarifaire accordée par le Département de l'Essonne, dont le financement aurait préalablement fait l'objet d'une convention entre le Département et le STIF ;
- éventuellement augmenté de frais de dossier.

L'organisateur local s'engage à informer le STIF des prix publics locaux proposés à l'ensemble des usagers (éligibles, non éligibles, autres) et le cas échéant, le montant de frais annexes de type frais de dossier et/ou frais de duplicata en cas de perte ou de vol.

ARTICLE 4 RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR LOCAL ET ETENDUE DE SA DELEGATION

D'une façon générale, l'organisateur local est le relais du STIF auprès des diverses instances locales dans son effort d'optimisation des services de transport.

Dans ce cadre, l'organisateur local collecte les requêtes des usagers, signale les besoins non ou mal satisfaits et examine avec le STIF les conditions de leur satisfaction.

4.1. Définition des services de transport scolaire et évolution du plan des transports

L'organisateur local :

- Propose la création, la modification ou la suppression des services de transport scolaire en accord avec le STIF. qui valide la fiche de modification de service dont le modèle est joint en **(Annexe 3)**. Le STIF transmet ensuite le bon de commande au transporteur et en informe parallèlement l'organisateur local.
- Propose l'ajustement des services (horaires, itinéraires et moyens déployés) aux aléas de la fréquentation comme aux modifications mineures des conditions de fonctionnement des établissements scolaires.

Qu'il donne lieu ou non à des modifications de prix, tout changement au marché initial avec le transporteur doit faire l'objet d'un bon de commande signé entre le STIF et le transporteur.

Aucun changement ne pourra être mis en œuvre sans qu'un nouveau bon de commande soit transmis au transporteur.

4.2. Gestion quotidienne des services de transport

L'organisateur local assure la gestion quotidienne des services qui fonctionnent au bénéfice des élèves de son territoire.

A ce titre, l'organisateur local :

- Assure l'information aux familles nécessaire pour l'accès au service de transport (modalités d'accès, itinéraires, horaires, etc.),
- Assure l'inscription des élèves aux transports scolaires,
- Assure le contrôle des titres de transports en concertation avec le transporteur,
- S'assure de la bonne exécution des services de transport et prend toute mesure, y compris d'urgence, que des circonstances exceptionnelles peuvent induire,
- Fait part au STIF des dysfonctionnements constatés (non-respect des horaires et des itinéraires, sureffectifs, etc.) et lui propose les mesures d'adaptation nécessaires,
- Sensibilise aux problèmes de sécurité les acteurs concourant à l'échelon local à la bonne exécution des transports scolaires : élèves, parents d'élèves, responsables d'établissements scolaires, autorités de police, etc.

4.2.1. Les usagers scolaires

L'organisateur local assure l'information des dispositions prévues pour l'ouverture des droits des élèves au bénéfice des circuits spéciaux des transports scolaires, conformément au Règlement Régional en vigueur.

4.2.1.3. Inscriptions

L'organisateur local procède aux inscriptions pour cela il disposera d'un accès web sur l'application informatique pour effectuer les saisies des élèves. Ces saisies devront intervenir chaque année pour la grande majorité des élèves, avant le 15 juillet, pour permettre l'envoi des cartes de transport scolaire aux élèves pour la rentrée scolaire de septembre. Les inscriptions postérieures à cette date devront avoir un caractère exceptionnel.

Il est précisé que l'organisateur local ne peut inscrire un élève qu'en le rattachant à une ligne et un point d'arrêt existant.

L'organisateur local devra transmettre la demande d'inscription au transport scolaire établie par la famille en ayant vérifié l'adresse de l'élève et son affectation scolaire.

4.2.1.2. Encaissement de la participation des familles

L'organisateur local peut assurer pour le compte du STIF l'encaissement des participations familiales. Un titre de recette sera alors émis par le STIF auprès de l'organisateur local correspondant à la participation totale des familles.

Dans le cas contraire le STIF assurera la récupération des participations familiales.

4.2.1.3. Demande d'Inscription au Transport Scolaire

Le STIF établit, produit et transmet à l'organisateur local, les demandes d'inscription au transport scolaire.

Le STIF assure la formation des agents de l'organisateur local au logiciel Pégase (accès web).

Il appartient à l'organisateur local de diffuser les documents auprès des établissements scolaires, mairies, familles ou tout autre partenaire.

4.2.2. Les autres usagers

Dans la limite des places disponibles, sans modification d'horaires ou d'itinéraires, le transporteur pourra accepter des personnes autres que des élèves munis de la carte personnalisée.

L'organisateur local adresse au STIF pour information, chaque trimestre une déclaration des usagers non scolaires.

4.3. Gestion des effectifs

4.3.1. Gestion des effectifs transportés dans des cars mixtes spéciaux

Certains services peuvent être mixtes et les élèves relevant de deux organisateurs locaux différents empruntent les mêmes cars scolaires.

Il est établi qu'un seul organisateur assure la gestion administrative et technique du ou des véhicules concernés.

L'organisateur local dont les services comporteront soit le plus grand nombre d'élèves, soit le kilométrage le plus important, aura cette mission.

ARTICLE 5 SECURITE DES SERVICES

L'organisateur local veille à ce que l'exécution des prestations de transport présente toutes les garanties concrètes de sécurité. A cette fin, il prendra les mesures suivantes et informera le STIF de tout incident par l'envoi d'un compte rendu d'incident (**Annexe 5**)

5.1. Les circuits scolaires transportant des élèves de maternelle

Les transports des élèves de maternelle nécessitent, pour des raisons de sécurité et de responsabilité, la présence constante d'un accompagnateur à l'intérieur du véhicule. En conséquence, la ou les communes, les établissements publics de coopération intercommunale concernés (désignées comme autorités organisatrices de second rang), les établissements scolaires sont tenus de mettre à disposition de l'exploitant et de rémunérer une personne habilitée, faute de quoi, le service ne pourra pas être subventionné.

5.2. Gestion des arrêts

La plupart des accidents graves survenant dans les transports scolaires a lieu aux arrêts des cars.

L'organisateur local, en lien avec le gestionnaire de voirie :

- Veille donc à limiter le nombre d'arrêts au strict nécessaire, dans le cadre de son rôle de proposition,
- Propose au STIF à chaque renouvellement du plan des transports, la suppression des arrêts devenus inutiles,
- Veille à ce que les conditions de sécurité soient remplies lors de la création d'un point d'arrêt. La création d'arrêts nouveaux fait l'objet d'un accord du STIF au vu d'une demande écrite de l'organisateur local justifiant l'intérêt de la création, et le respect des conditions de sécurité offertes par l'endroit demandé, à l'aller comme au retour, ainsi que sur la compatibilité de la voirie avec le gabarit des véhicules de transport collectif utilisés sur le service concerné.

- Veille à ce que les conditions de sécurité prévalant lors de la création des arrêts soient maintenues durant la période de validité du marché. A cette fin, il engage le responsable de la voirie ou de l'autorité de police concernée à prendre les mesures de son ressort :
 - o Lorsque les événements naturels ou des réalisations matérielles viennent à compromettre la visibilité ou la bonne exécution des manœuvres de cars.
 - o Lorsque le stationnement de véhicules aux abords des arrêts et notamment des véhicules de parents d'élèves à proximité des établissements scolaires vient à affecter le bon déroulement du débarquement et de l'embarquement des usagers des cars.

L'arrêt doit être assuré au point prévu et sur les emplacements spécifiques lorsqu'ils existent.

Le gestionnaire de voirie est responsable de l'aménagement des points d'arrêt. Les Organisateurs Locaux pourront contribuer à ces aménagements.

5.3. Gestion des itinéraires

L'organisateur local veille à ce que toutes les conditions de sécurité soient respectées tout au long de l'itinéraire du service, en termes d'adéquation de la voirie au gabarit du véhicule affecté et de manœuvre de véhicule. A ce titre, il propose toute mesure d'adaptation des circuits limitant les manœuvres dangereuses (demi-tour réduits au strict nécessaire, marche arrière aux arrêts proscrite sauf aménagements prévus à cet effet, etc.).

5.4. Amélioration des services

L'organisateur local informe immédiatement le STIF de toute difficulté rencontrée dans l'exploitation des services. Il porte à la connaissance du STIF toutes les mesures qu'il souhaite voir engager pour améliorer les conditions de desserte et les différentes actions à entreprendre, que ce soit en termes de productivité, organisation des dessertes, qualité et sécurité.

5.5. Exercices d'évacuation

Les marchés de transport scolaire stipulent que le titulaire devra mettre à disposition un ou des véhicules dans le cadre d'exercices d'évacuation et de sécurité.

L'organisateur local est encouragé à profiter de cette disposition pour réaliser une fois par an un ou plusieurs exercices d'évacuation selon le nombre de circuits existants au marché de transport. Il se reportera, pour se faire, aux recommandations du règlement des transports scolaires. Le compte rendu de l'exercice devra être communiqué aux services du STIF.

5.6. Discipline et surveillance dans les cars

Les organisateurs locaux peuvent édicter des règles complémentaires relatives à la sécurité et à la discipline à bord des véhicules et élaborer un règlement intérieur.

L'organisateur local doit porter à la connaissance des élèves ces règles élémentaires de sécurité et de discipline, notamment par affichage.

Il appartient à l'organisateur local de prendre, en concertation avec le STIF et le titulaire du marché, les mesures propres à assurer la discipline dans les cars. Il s'engage donc à faire respecter par les élèves dont il a la charge les consignes contenues dans le Convention de délégation de compétence en matière de services spéciaux de transport publics routiers réservés aux élèves – Collectivités de l'Essonne

règlement intérieur des cars scolaires. A cette fin, il diffuse annuellement ce document auprès de l'ensemble des familles concernées. Il s'enquiert régulièrement auprès du titulaire du marché des manquements à la discipline et aux consignes concernant le libre accès aux issues du car.

En tout état de cause, en cas de manquements répétés ou de refus de la part des élèves d'obtempérer aux injonctions du conducteur, il lui appartient d'informer le chef d'établissement et de prendre contact avec les représentants légaux de l'élève concerné afin de rechercher une solution amiable.

Si ces mesures s'avèrent insuffisantes, il appartient à l'organisateur local d'appliquer les sanctions prévues par le règlement intérieur. Il en informe les instances éducatives compétentes.

Il est rappelé toutefois que l'organisateur local n'est investi d'aucun pouvoir de police l'autorisant à déroger aux règles communes concernant la protection des personnes et des biens et qu'il lui est notamment interdit de procéder à des fouilles ou à la confiscation d'objets appartenant aux élèves.

ARTICLE 6 INFORMATION DES FAMILLES, DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES ET DES COMMUNES APPARTENANT OU DESSERVIES PAR UN ORGANISATEUR LOCAL

L'organisateur local doit assurer par lui-même l'information auprès des familles, des établissements scolaires, des mairies, notamment concernant les prix publics locaux, les inscriptions, les circuits, etc.

Il s'engage à diffuser auprès de chacun d'eux tout document conçu à cet effet par le STIF.

ARTICLE 7 DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1. Rémunération du transporteur

Le règlement des sommes dues aux transporteurs par le STIF sera effectuée comme suit :

- Paiement sur facture dans un délai de 30 jours à compter de la réception par le STIF des pièces justificatives sur la base du marché joint en **(annexe 2)** et ses avenants éventuels, après que l'organisateur local ait contrôlé le service fait.

7.2. Contrôle des services par le STIF

L'organisateur local accepte le contrôle du STIF, ou de tout autre organisme missionné par lui, sur le fonctionnement du ou des services et s'engage à répondre à toute demande de renseignements.

Il est précisé que la division Transports Scolaires du STIF comporte des techniciens qui ont pour mission d'assurer d'une part, des vérifications sur le terrain, d'autre part d'apporter une assistance technique à chacun des organisateurs locaux dans le cadre d'une réorganisation des circuits présentant des difficultés particulières.

Convention de délégation de compétence en matière de services spéciaux de transport publics routiers réservés aux élèves – Collectivités de l'Essonne

Page 10

ARTICLE 8 ARBITRAGES

A l'occasion de tout litige entre l'organisateur local et le ou les transporteurs portant sur l'application technique de leurs conventions, l'une ou l'autre des parties pourra recourir à l'arbitrage du STIF.

ARTICLE 9 DENONCIATION ET RESILIATION

La convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception à l'autre partie dans un délai de 105 jours réglementaires avant la date prévue pour la rentrée scolaire de chaque année.

La présente convention pourra être résiliée par le STIF à tout moment de l'année scolaire sans indemnité en cas d'inobservations graves ou répétées des clauses de la convention ou d'une mauvaise exécution d'un ou des services pouvant notamment mettre en cause la sécurité des personnes transportées.

ARTICLE 10 LITIGES

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

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

Fait à PARIS, le

En deux exemplaires originaux

CŒUR D'ESSONNE AGGLOMERATION

Le Président

Olivier LEONHARDT

LE STIF

Le Directeur général,

Laurent PROBST

ANNEXES

Annexe 1 : Règlement Régional relatif aux circuits spéciaux scolaires en vigueur à compter du 1^{er} Aout 2016

Annexe 2 : Marchés concernés par le périmètre de la délégation

Annexe 3 : Demande de modification, création, suppression d'un point d'arrêt et ou d'un service

Annexe 4 : Compte rendu d'incident

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/226
Séance du 1^{er} juin 2016

AIDES ACCORDEES AUX COLLEGIENS ET LYCEENS BOURSIERS
POUR L'ACHAT DU FORFAIT IMAGINE R

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux collégiens, lycéens et apprentis en formation par alternance ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 15 avril 1999 relative à la mise en place de la tarification sociale sur la carte Imagine R destinée aux collégiens et lycéens ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 avril 2009 relative aux conditions d'attribution des cartes Imagine R scolaire et Imagine R étudiant ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 10 juillet 2013 relative aux aides accordées pour l'achat des forfaits ImagineR et à l'organisation de la distribution de ces titres ;
- VU** le rapport n°2016/226 ;
- VU** l'avis de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : La délibération du 15 avril 1999 relative à la mise en place de la tarification sociale sur la carte Imagine R destinée aux collégiens et lycéens est abrogée.

ARTICLE 2 : L'avenant à la convention relative aux aides accordées pour les achats de titres Imagine R, pour les années 2014/2015, 2015/2016 et 2016/2017, liant le STIF, le Département de l'Essonne, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitires est approuvé et le directeur général est autorisé à le signer.

ARTICLE 3 : Dans les conventions en vigueur relatives aux aides accordées pour les achats de titres Imagine R, pour les années 2014/2015, 2015/2016 et 2016/2017,

- liant le STIF, la ville de Paris, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitires,
- liant le STIF, le Département de Seine-et-Marne, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitires,
- liant le STIF, le Département des Yvelines, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitires,
- liant le STIF, le Département de Seine-Saint-Denis, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitires,
- liant le STIF, le Département du Val-de-Marne, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitires,

- liant le STIF, le Département du Val d'Oise, la RATP, la SNCF, Optile et le GIE Comutitres,

les lycéens titulaires d'une bourse d'un échelon 1 à 4 sont traités selon les conditions propres aux « *élèves boursiers de niveau 1* » et les lycéens titulaires d'une bourse d'un échelon 5 ou 6 sont traités selon les conditions propres aux « *élèves boursiers de niveau 2* ».

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE

**Avenant à la convention relative aux aides accordées
pour les achats de titres ImagineR.**

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 Châteaudun à Paris (9^e), n°SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa Directeur Général, Monsieur Laurent PROBST, en vertu de la délibération n°..... du,

ci-après désigné le « STIF »,

ET

Le Département de l'Essonne ayant son siège à l'Hôtel du Département, Boulevard de France, 91012 Evry Cedex, représenté par, Président du Conseil départemental de l'Essonne agissant en vertu de la délibération du Conseil départemental n°.....du

ci-après désigné le « Département »,

ET

- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), établissement public à caractère industriel et commercial ayant son siège à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale, Madame Elisabeth BORNE, dûment habilité par son Conseil d'Administration,
- La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège est à PARIS (14^eme), 34 avenue du Commandant Mouchotte, 75699 Paris Cedex 14,, représentée par le Directeur Transilien, Monsieur Alain KRAKOVITCH, dûment habilitée par son Conseil d'Administration,
- L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 ayant son siège à Paris 9^e, 32 rue Caumartin, représentée par son Directeur Général, Monsieur Thierry COLLE dûment mandaté par ses membres,

ci-après désignés les « Transporteurs »,

ET

Comutitres, groupement d'intérêt économique ayant son siège à Paris 9^e, 21 boulevard Haussmann, représenté par Monsieur Yann Le Tilly, Administrateur du GIE,

ci-après désigné « Comutitres »,

Préambule

L'objet du présent avenant est de rendre les dispositions de la convention relatives aux aides accordées aux élèves boursiers cohérentes avec les décisions 2016-04-0004 et 2016-04-0019 prises par le conseil départemental de l'Essonne les 25 janvier 2016 et 11 avril 2016.

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1

Le texte de l'article « 4.1- Prix de vente appliqué aux élèves boursiers » est supprimé et remplacé par le texte suivant :

« Le prix de vente appliqué aux collégiens boursiers est égal au tarif régional diminué de la subvention générale, de la subvention sociale financée conjointement par le STIF et le Département, et le cas échéant, d'une subvention sociale complémentaire financée par le Département.

Le prix de vente appliqué aux lycéens boursiers est égal au tarif régional»

Article 2

A l'article « 4.2 – Critères d'attribution et valeur de la subvention sociale accordée conjointement par le STIF et le Département. » :

- La première phrase du 1^{er} alinéa est supprimée et remplacée par la phrase suivante « Pour chaque collégien boursier de niveau 1 (titulaire d'une bourse de collège de 1^{er} niveau), la prise en charge de la subvention sociale accordée conjointement par le STIF et le Département est égale à : »
- La première phrase du 6^e alinéa est supprimée et remplacée par la phrase suivante « Pour chaque collégien boursier de niveau 2 (titulaire d'une bourse de collège de 2^e niveau), la prise en charge de la subvention sociale accordée conjointement par le STIF et le Département est égale à : »

Article 3

Dans la première phrase de l'article « 4.3 - Critères d'attribution et montant de la subvention sociale complémentaire accordée par le Département », le mot « élève » est remplacé par le mot « collégien ».

Fait à PARIS, le

en six exemplaires originaux, dont un sera remis à chaque signataire.

Pour le Département, le Président du Conseil Général	Pour le STIF le Directeur Général, Laurent Probst
---------------------------------------------------------	------------------------------------------------------

<p>Pour la RATP la Présidente Directrice Générale</p>	<p>Pour la SNCF,</p>
<p>Pour OPTILE, le Directeur Général,</p>	<p>Pour Comutitres, l'Administrateur du GIE</p>

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/219
Séance du 1^{er} juin 2016

TRAMWAY T5
CONVENTION DE FINANCEMENT
MATERIEL ROULANT – ACQUISITION DE 4 RAMES STE3
POUR L'AUGMENTATION DE L'OFFRE EN HEURE DE POINTE

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP, et notamment ses articles 16 et 18 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n°2016/219 et 227 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 27 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement pour l'acquisition par la RATP de 4 rames STE3 pour un montant de 11,95 M€ (03/2016) maximum pour un futur renfort d'offre en heure de pointe du Tram 5.

ARTICLE 2 : Le directeur général du STIF est autorisé à signer ladite convention de financement et à mettre en œuvre ses dispositions.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE



**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR
L'ACQUISITION DE 4 RAMES TRANSLOHR TYPE
STE3 POUR LA LIGNE T5**

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2016-091 en date du 30 mars 2016,

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 Madame Sylvie Buglioni, en sa qualité de Directrice du Département du Matériel Roulant Ferroviaire de la RATP,

Ci-après dénommée la "RATP",

Le STIF et la RATP étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

IL EST EXPOSE PREALABLEMENT CE QUI SUIT :

Conformément aux articles L.1241-1 et suivants du code des transports, le STIF est l'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France.

En application de l'article L.1241-6 du code des transports, la RATP assure jusqu'au 31 décembre 2029 l'exécution des services réguliers de transport par tramway, créés avant le 3 décembre 2009, qui lui ont été confiés.

Le STIF est propriétaire des matériels roulants dès leur acquisition par la RATP en application de l'article L.2142-8 du Code des transports. La RATP en conserve néanmoins le contrôle et utilise librement ces matériels roulants jusqu'à leur remise au STIF à l'expiration des délais de l'article L1241-6 du Code des Transports susvisé.

Un protocole de gouvernance du matériel roulant a été conclu entre le STIF et la RATP en application des dispositions de l'article 14 du décret n°2011-320 du 23 mars 2011. Ce protocole qui figure en Annexe V-3 du Contrat STIF-RATP 2016-2020, fixe les conditions dans lesquelles les parties sont respectivement associées à la procédure d'acquisition ou de rénovation du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des services assurée par la RATP.

Il définit également les modalités de rémunération versée à la RATP au titre des investissements réalisés par elle pour la réalisation, l'acquisition ou le renouvellement de ce matériel.

Les matériels roulants font, par ailleurs, l'objet d'un Plan Quinquennal d'Investissement (PQI) qui figure au contrat STIF-RATP 2016-2020. Ce PQI retrace, en emplois et en ressources, l'ensemble des investissements et notamment les matériels roulants.

Le matériel roulant, objet de cette convention, est prévu au PQI du contrat STIF-RATP 2016-2020.

La RATP a conclu en 2007 avec la société NEW TRANSLOHR un marché portant sur l'étude et la fourniture de 15+5 tramways pour la ligne T5. Actuellement 15 tramways ont été acquis pour l'exploitation de la ligne T5.

Les Parties se sont donc rapprochées pour définir les modalités de financement et de suivi de cette nouvelle fourniture de 4 rames TRANSLOHR type STE3.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement par le STIF et la RATP des investissements prévus dans le cadre du projet de renfort d'offre de transport de la ligne T5 et énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP, ci-après désignés « **les Investissements** ».

Les incidences financières de l'acquisition de ces nouveaux tramways qui porteraient sur des postes usuellement du ressort du contrat d'exploitation STIF-RATP (coût d'exploitation, de maintenance, de réemploi, d'amortissement, les frais financiers, ...) seront prises en compte dans ce contrat d'exploitation.

La présente convention s'inscrit également dans le respect de l'Accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant.

Par conséquent, toute clause de la présente convention entrant dans le champ de cet Accord doit être appliquée conformément aux prescriptions de l'Accord et, le cas échéant, modifiée en fonction de ses éventuelles évolutions et/ou modifications. En cas de contradiction, l'Accord prime sur la présente convention.

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 2.1. Périmètre et type d'investissement concerné

Les Investissements entrant dans le champ d'application de la présente convention de financement sont réalisés par la RATP et portent sur l'augmentation du parc de matériel roulant de la ligne T5 par l'acquisition de 4 rames de tramway TRANSLOHR « type STE3 », dont le descriptif technique figure en Annexe 1 et le détail des coûts en article 3.

La maintenance de deux rames est conditionnée à la réalisation d'une extension du site de maintenance et de remisage (SMR) situé à Pierrefitte-sur-Seine. Cette extension fait l'objet d'une convention de financement entre le STIF et la RATP.

Article 2.2 Coût prévisionnel des Investissements

Le coût prévisionnel pour l'augmentation du parc de matériel roulant de la ligne T5 s'élève à un montant prévisionnel de 12,12 M€ en euros courants. Ce montant est donné à titre indicatif et pourra faire l'objet d'écarts en fonction des coûts réels d'acquisition tels que définis à l'article 3.

ARTICLE 3 –COUT D'ACQUISITION DES INVESTISSEMENTS

Le coût réel d'acquisition doit être entendu comme le coût d'investissement aux conditions du marché signé par la RATP (ci-après désigné « le Marché »), comme suit.

- Le coût A est le prix convenu au Marché MRF 07-521 pour la fourniture de 4 rames de tramway à l'identique de la dernière rame livrée de la tranche ferme (y compris les évolutions réglementaires), de leur garantie, hors aléas. Le montant du coût A ne peut être supérieur à 8,89 millions d'euros aux conditions économiques d'octobre 2006.

- Le coût B correspond aux coûts de relance de la chaîne de fabrication. Le montant du coût B ne peut être supérieur à 0,79 million d'euros aux conditions économiques d'octobre 2006.
- Le coût C est le coût des équipements embarqués non compris dans le Marché MRF 07-521. Le montant du coût C ne peut être supérieur à 0,31 million euros aux conditions économiques de mars 2016.
- Le coût D est le coût de révision déterminé à partir des conditions de révision des marchés signés entre la RATP et les industriels, appliquées aux coûts A et B. Ce coût appliqué aux coûts A et B est estimé à 1,39 million d'euros aux conditions économiques de mars 2016 sur la base des derniers indices connus soit d'octobre 2015.
- Le coût E correspond :
 - o aux aléas, évolutions réglementaires (à la mise en œuvre de contraintes réglementaires et de l'application de normes nouvelles apparues après la passation du Marché MRF 07-521 et avenants sus évoqués) ou évolutions techniques, faisant l'objet d'un avenant validé par le STIF aux marchés qui surviendraient lors de l'acquisition de ces nouveaux tramways. Ce montant ne peut être supérieur à 0,46 millions d'euros aux conditions économiques de mars 2016.
 - o aux évolutions fonctionnelles demandées par le STIF ou la RATP (améliorations pour le confort et le service). Ce montant ne peut être supérieur à 0,11 millions d'euros aux conditions économiques de mars 2016.

Le coût réel est la somme des coûts A, B, C, D et E.

Dans le cas où le coût définitif de l'acquisition dépasse le coût réel ainsi défini, notamment en raison d'aléas non compris dans le coût réel, sous réserve des dispositions de l'article 7.2, la différence entre le coût réel de l'acquisition et le coût définitif est à la charge de la RATP.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés et éviter de trop fortes variations.

ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT

Le financement de l'Investissement tel que décrit à l'Article 2 est assuré à 100 % par le STIF dans les limites du coût réel défini à l'article 3.

Les sommes versées peuvent néanmoins varier, en application des dispositions de l'article 7.

La contribution du STIF n'est pas assujettie à la TVA.

Le détail du plan de financement des Investissement figure en Annexe 3.

Le matériel acquis apparaît dans les comptes de la RATP pour l'intégralité de sa valeur.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'UTILISATION DU MATERIEL ROULANT

5.1 Affectation exclusive à la ligne T5 du TRAMWAY du réseau francilien

Le matériel roulant prévu dans le cadre des Investissements est destiné à circuler à terme sur la ligne T5 du TRAMWAY du réseau francilien.

La RATP utilisera et maintiendra en conditions opérationnelles les matériels roulants qui lui sont confiés dans les conditions définies à l'article 3 de l'accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF – RATP 2016-2020.

5.2 Engagement de disponibilité du matériel

L'introduction de rames de tramway TRANSLOHR « type STE3 » doit s'accompagner d'une disponibilité optimale du parc permettant d'accomplir dans les meilleures conditions possibles le service de référence.

La RATP s'engage donc à ce que ce matériel présente, dès la mise en service commerciale sur la ligne T5 du TRAMWAY, un taux de disponibilité et de fiabilité permettant de remplir cet objectif.

Dans cette perspective, un suivi particulier de la fiabilité des rames TRANSLOHR « type STE3 » en circulation sur la ligne T5 du TRAMWAY et de l'irrégularité ou des pertes de production ayant pour cause les rames de tramway TRANSLOHR « type STE3 » sur cette ligne sera effectué dans le cadre des réunions du comité de suivi prévu à l'article 6.1.

5.3 Pérennité et maintien en bon état de l'investissement

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous couvert des principes de confidentialité définis à l'article 6.3 de la présente convention et dans la limite du secret industriel qui s'impose à elle, les éléments nécessaires pour objectiver l'évolution du coût de maintenance des rames de tramway TRANSLOHR « type STE3 ».

Par ailleurs, la RATP s'engage plus largement à effectuer toutes diligences et prendre toutes mesures utiles et requises pour assurer la pérennité et le bon état de fonctionnement et d'entretien des équipements résultant de l'Investissement, conformément à leur usage et destination, dans un souci de qualité et de sécurité pour les usagers du réseau francilien.

ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT

Article 6.1 – Comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP

Le suivi de l'Investissement et son imbrication avec l'adaptation du SMR du T5, sera réalisé dans le cadre des réunions mensuelles du comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP mis en place par l'article 1.3 de l'Accord sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF –RATP 2016-2020.

Article 6.2 – Suivi des Investissements

La RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives aux Investissements.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives aux Investissements 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, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique).

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

L'ensemble de ces documents et informations est transmis dans le respect des règles et principes de l'accord de gouvernance.

Article 6.3 – Confidentialité des documents et informations transmises au titre des articles précédents

Le régime de confidentialité des documents et informations transmis au titre de la présente convention est celui défini par l'accord sur la gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2016-2020.

ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS

Article 7.1 – Information

La RATP doit avertir le comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP de tout événement entraînant une modification des conditions de fabrication, de livraison ou de réception de l'investissement impactant les coûts et les délais.

La RATP s'engage à l'encontre des fournisseurs avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation de l'investissement, notamment :

- à prendre toutes mesures utiles et requises pour remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement de l'investissement ;
- et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un de ses fournisseurs ou tous autres tiers dans le cadre des marchés conclus pour la réalisation de l'investissement.

Article 7.2 – Avenants résultant d'évolutions

Les évolutions peuvent avoir plusieurs origines :

- modifications règlementaires qui répondent à une évolution du cadre législatif ou règlementaire ;
- modifications fonctionnelles issues de l'expression d'un nouveau besoin ;

- modifications techniques issues de la résolution de problématiques au cours de la conception du Matériel Roulant en cours de Marché.

Toutes modifications apportées postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant de modifier les caractéristiques des tramways ou leurs conditions de réalisation devront être soumises au comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP.

Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût au-delà du montant prévu à cet effet à l'article 3 (coût E), le montant du financement du STIF sera ajusté. Cet accord sera examiné par le comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

Article 7.3 – Mise en service partielle ou différée du fait du titulaire du marché du matériel roulant Tramway

L'année n, tout événement induit par une mise en service partielle ou différée du fait du titulaire du marché du matériel roulant tramway qui conduirait au reversement de pénalités du titulaire du marché à la RATP, sera examiné en comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP.

La RATP transmet au STIF les éléments suffisants et justifiés relatifs à :

- l'objet, la nature et le montant des pénalités ;
- la nature, le montant et les modalités de calcul des surcoûts d'exploitation liés aux mesures prises par la RATP.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à ces deux items.

Le solde positif entre les pénalités perçues par la RATP et les surcoûts liés aux mesures prises par la RATP viendra minorer le montant de la facture annuelle de la même année n adressée au STIF par la RATP au titre du contrat STIF-RATP et figurera sur une ligne de facture spécifique « reversement de pénalités » (cette ligne sera enregistrée en tant que charge au compte de résultat de la RATP). Il fera l'objet d'une notification du STIF à la RATP.

7.4 Mise en service différée ou partielle du fait du retard de réception des travaux d'infrastructure

L'annexe 2 prend acte du calendrier détaillé de réception des tramways TRANSLOHR « type STE3 ».

La date prévisionnelle de mise en service sur la ligne du tramway T5 des premiers tramways objets de la présente convention est fixée au 1^{er} février 2018 suite à la délivrance par le Préfet de l'autorisation de mise en exploitation.

L'ensemble des charges supplémentaires, dont les frais de stockage, générées par un retard de l'adaptation du SMR, sont prises en charge par le maître d'ouvrage de ces travaux et ne peuvent pas faire l'objet d'un financement par le STIF sous quelque forme que ce soit.

Article 7.5 – Autres situations

LES PARTIES S'ENGAGENT A EXAMINER, EN COMITE DE SUIVI MATERIEL ROULANT STIF-RATP, TOUTES AUTRES SITUATIONS QUE CELLES

DECRIRES CI-AVANT AUX ARTICLES 7.1 A 7.3, AINSI QUE LEURS CONSEQUENCES, Y COMPRIS FINANCIERES.

ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

Article 8.1 – Modalités des demandes de versement

Les parties conviennent d'appels de fonds sur la base de dépenses comptabilisées, excepté pour le règlement du solde qui fait l'objet d'un appel de fonds sur la base des dépenses acquittées.

Le montant des subventions versées par le STIF est déterminé par application du financement du STIF (100%) appliqué aux dépenses dans la limite du coût réel défini à l'article 3 de la présente convention.

Les dépenses relatives aux Investissements sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- facture comptabilisée (réglée ou non);
- réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître les montants suivants, compris dans l'assiette des dépenses comptabilisées:

- en cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- en cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Au-delà de ces appels de fonds, le suivi relève du comité Matériel Roulant STIF-RATP.

Article 8.2 – Modalités des transmissions des appels de fonds avant solde final

La RATP établit semestriellement ses demandes de versement, selon l'échéancier figurant en annexe 3. Cet échéancier est actualisé et validé par la dernière séance du comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP. Ces demandes sont transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour le STIF pour l'année n, (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la Convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n et aux éventuels avenants à la convention, déduction faite de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 sont présentés lors du 1^{er} acompte de l'année n. Ils viennent ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses comptabilisées de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues pour l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer.

Un état récapitulatif des dépenses comptabilisées par la RATP présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en annexe 2 sera transmis au STIF à sa demande.

Les copies de ces factures seront transmises au STIF à sa demande.

Le montant total des appels de fonds avant solde ne pourra dépasser 95% du montant de la subvention du STIF.

Article 8.3 – Paiement du solde final

L'appel de fonds relatif au solde final de l'opération d'investissement est transmis par la RATP au STIF au vu d'un état de solde final présentant les dépenses acquittées par la RATP pour la réalisation des Investissements.

L'état de solde final signé par le représentant de la RATP dûment habilité est constitué des pièces suivantes :

- un état récapitulatif des dépenses acquittées par la RATP pendant la durée de la convention daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en annexe 2;
- la liste des dépenses acquittées par la RATP pendant la durée la présente convention.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- la part de financement définitive du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'état de solde, dans la limite du montant de subvention du STIF fixé à l'article 3 de la présente convention
- et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Avant le solde final, la RATP :

- réceptionne l'investissement, objet de la présente convention, et accomplit toutes les formalités et opérations qui relèvent de ses compétences et qui permettent la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- fournit le bilan technique et financier de cet investissement qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

Une fois ces opérations réalisées, le solde final pourra être présenté au STIF par la RATP.

Article 8.4 – Prise en compte du contrat 2016-2020

Le montant des paiements tiendra compte du mécanisme d'ajustement prévu à l'article 96-3 « Ajustement en fin de contrat » du contrat STIF-RATP 2016-2020.

Article 8.5 – Modalités de paiement

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives aux paiements demandées au présent article 8, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier de l'investissement qui sera examiné par le STIF au plus tard 2 ans après la mise en service du dernier équipement livré, sous réserve de la levée des garanties afférents aux objets de la convention.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées notamment à l'article 8.

ARTICLE 10 – COMMUNICATION

10.1 Stratégie 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 des dispositions relatives à la communication prévues dans le contrat STIF-RATP 2016-2020.

10.2 Habillage et design intérieur

Le design intérieur sera identique aux tramways circulant déjà sur la ligne T5 du tramway.

10.3 Livrée et design du Matériel roulant

L'habillage extérieur des tramways sera identique aux tramways circulant déjà sur la ligne T5 du tramway.

ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS

Après le prononcé de leur réception par la RATP, les tramways objet de la présente convention, sont propriétés du STIF, mais la RATP les utilise librement, dans le respect de l'article 5, pour les besoins d'exploitation des services de transport dont l'exécution lui est confiée conformément à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'à l'expiration des contrats d'exploitation.

Au terme de l'exploitation de ces services, les biens, tels que définis à l'article 2 de la présente convention, seront remis au STIF conformément à la Réglementation en vigueur au jour de la signature de la présente convention, à savoir notamment l'article L.2142-8 du code des transports, ses textes d'application ainsi que l'accord de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2016-2020, déterminant les principes de gouvernance du Matériel Roulant.

ARTICLE 12 – RESPONSABILITE

Sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, la RATP demeure responsable du suivi de l'exécution du marché passé avec les industriels et du respect de la réglementation sur la sécurité des biens et des personnes conformément à l'accord de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP 2016-2020, sous réserve que le STIF n'impose pas de mesure qui soient la cause d'un manquement ou d'un désordre ou préjudice quel qu'il soit. Dans une telle hypothèse, le STIF reste seul responsable vis-à-vis de la RATP comme des tiers.

Nonobstant l'alinéa précédent, d'une manière générale, le STIF et la RATP seront responsables, chacun vis-à-vis de l'autre, des préjudices résultant de leur fait ou du fait de leurs préposés, causés dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 13 – DUREE DE LA CONVENTION

Une fois signée par les parties, la présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF à la RATP. La Convention produit ses effets à compter de la date de notification de l'OLS de la tranche conditionnelle N°1 du marché MRF 07-0521.

La présente convention prendra fin au paiement du solde final tel que défini à l'article 8.3.

ARTICLE 14 – RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas de manquements graves, par l'autre partie, d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis de deux mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure par lettre recommandée 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 de ces obligations est consécutive à un cas de force majeure.

Les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation par le STIF et sous réserve que la RATP n'ait pas commis de manquements graves à ses obligations contractuelles, le STIF s'engage à rembourser à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

La question du financement des investissements est une clause substantielle du contrat STIF-RATP, la présente convention de financement est la traduction de modalités d'application de ce volet du contrat. La résiliation de la présente convention ne saurait mettre en cause la pérennité du contrat STIF-RATP, les principes de gouvernance du matériel roulant figurant actuellement en Annexe V-3 du contrat 2016-2020 ou les taux de subvention des matériels roulants et des biens associés sur lesquels les parties se sont accordées.

De ce fait, les conséquences de toutes natures liées à cette résiliation devront être nécessairement prises en compte par voie d'avenant dans le cadre du contrat STIF-RATP 2016-2020.

Article 15 – SUSPENSION DES PAIEMENTS

En cas de manquement grave aux obligations contractuelles et après mise en demeure de remédier au défaut sans effet après un délai de 30 jours ouvrés, le STIF se réserve le droit de suspendre, dans l'attente de la correction du défaut constaté, le versement des financements prévus par la présente convention, sans préjudice du versement par la RATP d'une indemnité compensant le préjudice éventuellement supporté par le STIF.

ARTICLE 16 – REGLEMENT DES DIFFERENDS

Les parties conviennent que l'accord de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 s'applique.

Article 17 – Annexes

Sont annexés au présent contrat, les documents à valeur contractuelle ci-après :

Annexe 1 : descriptif technique des Investissements

Annexe 2 : calendrier de réception et décomposition du coût des investissements par nature

Annexe 3 : plan de financement et échéancier de versement

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dotations aux amortissements et reprise de subventions des matériels concernés

Annexe 5 : clauses d'indexation des marchés

Fait à Paris, en trois exemplaires originaux,

Le STIF

Représenté par **Laurent Probst**

En sa qualité de Directeur Général du STIF

Date :

La RATP

Représentée par **Sylvie Buglioni**

En sa qualité de Directrice du département MRF de la RATP

Date :



Annexe 1. DESCRIPTIF TECHNIQUE DES INVESTISSEMENTS

Contexte

Les 4 rames de tramway TRANSLOHR (type STE3), seront commandées dans le cadre de la tranche TC1 du marché initial MRF 07-0521. Elles seront utilisées pour le renfort de l'offre de transport de la ligne T5.

Renfort de l'offre de transport T5 :

L'offre de transport proposée actuellement est sous dimensionnée par rapport à la fréquentation constatée.

Le parc de matériel roulant de la ligne T5 est actuellement sous-dimensionné pour permettre une augmentation des fréquences de passage.

Configuration des véhicules :

En dehors du traitement de l'obsolescence d'équipements ou d'éventuelles demandes du STRMTG sur l'ergonomie de la cabine de conduite, ces véhicules seront identiques à la dernière rame livrée de la tranche ferme TF.

Description

Chaque élément du tramway TRANSLOHR « type STE3 » est constitué de 3 modules intermédiaires (passagers) et de 2 modules d'extrémités reliés mécaniquement entre eux. Des soufflets d'intercirculation permettent le passage des voyageurs d'un module à l'autre.

Le tramway est bidirectionnel et comporte des portes d'accès voyageurs sur ses deux côtés.

Il est alimenté en 750 Vcc par ligne aérienne de contact.

Les modules d'extrémités (ME1 et ME2) supportent chacun une cabine de conduite.

Les principaux équipements électriques sont placés en toiture.

Le Tramway TRANSLOHR est équipé de roues de type pneumatiques et son guidage est assuré par monorail.

Accessibilité et Capacité

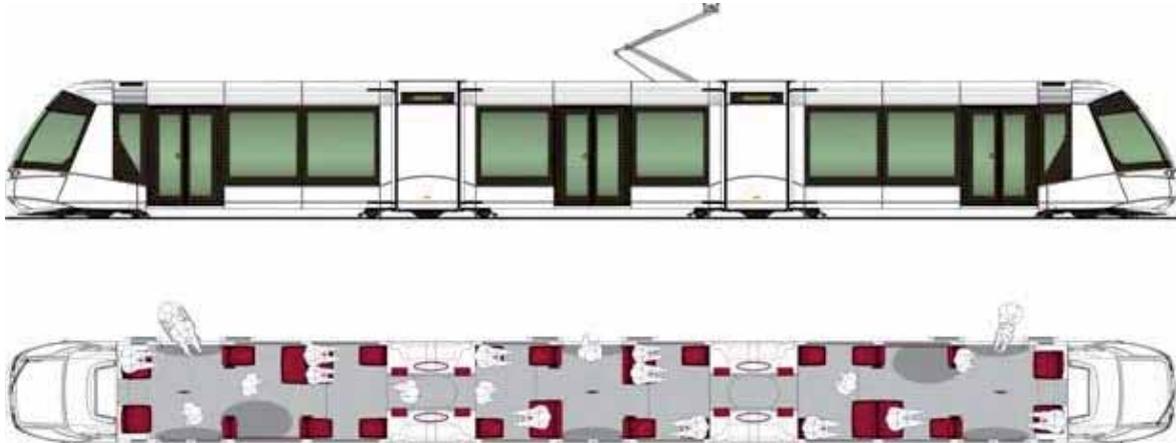
Le bord des quais RATP est muni d'une bande dite fusible, le tramway est à plancher bas intégral et le profil du seuil des portes doubles a été optimisé afin de réduire au minimum la lacune quai train. Ce dispositif statique déjà implanté sur les lignes RATP et les tramways en service évite l'utilisation de seuil mobile afin de faciliter l'accès du tramway aux personnes à mobilité réduite. En ce sens, le matériel roulant retenu est conforme à l'arrêté d'accessibilité du 13 juillet 2009.

Les 6 portes réparties sur chaque face offrent une bonne accessibilité et permettent l'accessibilité aux voyageurs à mobilité réduite.

Chaque cabine de conduite est séparée des espaces voyageurs par une porte vitrée munie d'une clé de service. L'accès à la cabine de conduite se fait depuis l'espace voyageur, les portes avant droites du véhicule sont manœuvrables depuis l'extérieur avec une clé de service.

Le tramway permet de transporter 125 passagers dont 30 sur places assises en charge EL4 (4 pers./m²). Il dispose également de 2 emplacements UFR.

Diagramme



Caractéristiques techniques et performances

- Performances générales

Vitesse maximale : 70 km/h (60km/h en exploitation)

Accélération : $\leq 1,3$ m/s²

Décélération en frein maximal de service en régime établi (ELE à EL8) : $\geq 1,8$ m/s²

Décélération en frein d'urgence en régime établi (ELE à EL8) : ≥ 3 m/s²

Tension de captage : 750 V

Nombre de captage : 1 pantographe

- Essieux

Matériau du pont et essieu : acier

Suspension : pneumatique

Type de roue : pneu

Guidage : monorail

- Motorisation

Type de moteurs : asynchrone

Nombre de moteurs : 2

Puissance de l'élément : 2 x 240 kW

Type de commande : électronique à IGBT

- Freinage

Type de freinage : mécanique et électrique

Type des actuateurs de freinage : frein à disque

- Accessibilité

Type de plancher : plancher bas intégral de 250 mm

Type de porte d'accès : électriques et louvoyantes coulissantes extérieures ; 6 portes d'accès à 2 vantaux de 1300 mm de largeur

- Confort voyageur :

Intercirculation

Ventilation réfrigérée

Informations sonores et visuelles

Éclairage à tube fluorescent

Grandes baies vitrées

Espace fauteuil roulant en modules d'extrémité

Liaison phonique bidirectionnelle

Vidéo protection

**Annexe 2. Calendrier prévisionnel de réception et décomposition
du coût des investissements par nature**

Calendrier prévisionnel de réception :

Calendrier	Réceptions Rames
T0 + 16 mois	1
T0 +17 mois	2
T0 +18 mois	3
T0 + 18 mois	4

T0 : date de passage de l'OLS (estimé à juillet 2016)

Décomposition des coûts par nature :

	Montant	Conditions économiques en euros constants
Contrat matériel roulant (A)	8,89 M€	10/2006
coûts de relance de la chaîne de fabrication (B) (€ avenant)	0,79 M€	10/2006
Coûts d'indexation A et B d'octobre 2006 à mars 2016 (D)	1,39 M€	03/2016
Coûts A et B indexés en mars 2016	11,07 M€	03/2016
Equipements embarqués (C)	0,31 M€	03/2016
Aléa (E)	0,57 M€	03/2016
Total	11,95 M€	03/2016

Annexe 3. Plan de financement et Echancier de versement

- 1 - Plan de financement

Chiffres en millions d'euros aux conditions économiques de mars 2016

Total Emplois	11,95
Total Ressources	11,95
Dont financement STIF	11,95
Dont financement RATP	-

- 2 - Echancier de versement

- 2.1 - Echancier de versement (aux conditions économiques de mars 2016)

Chiffres en million

	2016	2017	2018	2019	Total
Total Emploi	3,73	7,77	0,45		11,95
Financement STIF	3,73	7,77	0,45		11,95
Financement RATP	-	-	-	-	-

- 2.2 - Echancier des versements indexés (à titre indicatif)

Chiffres en millions d'euros courants

	2016	2017	2018	2019	Total
Total Emploi	3,73	7,92	0,47		12,12
Financement STIF	3,73	7,92	0,47		12,12
Financement RATP	-	-	-	-	-

Nota :

L'actualisation est estimée à 2 % par an : les marchés définissent la clause d'indexation à appliquer.

Annexe 4. Echancier prévisionnel des dotations aux amortissements et reprise de subventions des matériels concernés

Cette annexe sera élaborée et jointe à l'issue du premier comité de pilotage STIF-RATP.

Annexe 5. CLAUSE D'INDEXATION DES MARCHES

La clause d'indexation est celle du marché tramway TRANSLOHR « type STE3 » de la RATP.

La valeur de base des indices prise en compte dans l'indexation des versements du STIF est celle du mois d'octobre 2006.

$$P = P_n * (0,125 + (0,535 * ICHTTS / ICHTTS_n) + (0,12 * FSD2 / FSD2_n) + (0,04 * IndCu / IndCu_n) + (0,075 * IndAcier / IndAcier_n) + (0,085 * IndAlu / IndAlu_n) + (0,02 * Caout / Caout_n))$$

Indice	Nom	Identifiant (source marché)
ICHTTS	Coût horaire du travail – tous salariés – industries mécaniques et électriques	INSEE pro REVC MO28350097M
FSD2	Frais de services divers	Usine nouvelle C 0601
IndCu	Fils en cuivre ou alliages	INSEE pro PVIC 2744400000M
IndAcier	Petites barres en aciers non alliés de qualité	INSEE pro PVIC 2710311203M
IndAlu	Demi-produits en aluminium, offre intérieure	INSEE pro PVIC 2742080000M
IndCaout	Produits en caoutchouc, en plastique	INSEE pro PVIC 2500000000M

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/227
Séance du 1^{er} juin 2016

TRAMWAY T5
CONVENTION DE FINANCEMENT
INFRASTRUCTURE – ADAPTATION DU SMR T5
POUR L'AUGMENTATION DE L'OFFRE EN HEURE DE POINTE

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le STIF et la RATP, et notamment ses articles 16 et 18 ;
- VU** le contrat d'exploitation entre le STIF et la RATP signé le 16 mars 2012 ;
- VU** le rapport n°2016/219 et 227 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 27 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement pour l'adaptation du site de maintenance et de remisage pour accueillir ces 4 rames STE3, pour un montant de 7,635 M€ (01/2016) maximum pour un futur renfort d'offre en heure de pointe du Tram 5.

ARTICLE 2 : Le directeur général du STIF est autorisé à signer ladite convention de financement et à mettre en œuvre ses dispositions.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE



Renfort d'offre

Ligne de tramway T5

**Convention de financement pour
l'adaptation de l'infrastructure**

<u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
<u>1.1. PERIMETRE ET TYPE D'INVESTISSEMENT CONCERNE.....</u>	<u>7</u>
<u>1.2. MATERIEL ROULANT.....</u>	<u>7</u>
<u>ARTICLE 2. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>7</u>
<u>2.1. LA MAITRISE D'OUVRAGE DE L'INVESTISSEMENT</u>	<u>7</u>
<u>2.2. L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS</u>	<u>8</u>
<u>2.3. LES FINANCEURS.....</u>	<u>8</u>
<u>ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	<u>9</u>
<u>3.1. DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT</u>	<u>9</u>
<u>3.2. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'INVESTISSEMENT</u>	<u>9</u>
<u>ARTICLE 4. PERIMETRE FINANCIER DE L'INVESTISSEMENT.....</u>	<u>10</u>
<u>ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT DE L'INVESTISSEMENT</u>	<u>10</u>
<u>5.1. ESTIMATION DU COUT DE L'INVESTISSEMENT</u>	<u>10</u>
<u>5.2. PLAN DE FINANCEMENT</u>	<u>11</u>
<u>5.3. MODALITES D'ACTUALISATION</u>	<u>11</u>
<u>ARTICLE 6. DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT</u>	<u>11</u>
<u>6.1. PRINCIPES DE VERSEMENT</u>	<u>12</u>

<u>6.2. MODALITES DES TRANSMISSIONS DES APPELS DE FONDS INTERMEDIAIRES AVANT SOLDE FINAL</u>	<u>13</u>
<u>6.3. REGLEMENT DU SOLDE</u>	<u>13</u>
<u>6.4. PRISE EN COMPTE DU CONTRAT 2016-2020.....</u>	<u>14</u>
<u>6.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS.....</u>	<u>14</u>
<u>6.6. MODALITES DE PAIEMENT.....</u>	<u>14</u>
<u>6.7. COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE.....</u>	<u>15</u>
<u>ARTICLE 7. DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAI</u>	<u>15</u>
<u>7.1. INFORMATION.....</u>	<u>15</u>
<u>7.2. MISE EN SERVICE PARTIELLE OU DIFFEREE DU FAIT D'UN TITULAIRE DE MARCHE</u>	<u>15</u>
<u>7.3. AUTRES SITUATIONS.....</u>	<u>16</u>
<u>ARTICLE 8. DROIT D'AUDIT DU STIF</u>	<u>16</u>
<u>ARTICLE 9. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>16</u>
<u>9.1. DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	<u>16</u>
<u>9.1.1 EN CAS D'ECONOMIES.....</u>	<u>16</u>
<u>9.1.2 EN CAS DE DEPASSEMENT DU COUT PREVISIONNEL DES DEPENSES RELATIVES A LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>16</u>
<u>9.2. DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS PRESENTES DANS LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>16</u>
<u>ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER.....</u>	<u>17</u>
<u>ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>17</u>
<u>11.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION</u>	<u>17</u>

<u>11.2. REGLEMENT DES LITIGES</u>	<u>17</u>
<u>11.3. RESILIATION DE LA CONVENTION</u>	<u>18</u>
<u>11.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....</u>	<u>18</u>
<u>11.5. MESURES D'ORDRE</u>	<u>18</u>
<u>ARTICLE 12. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>19</u>
<u>ARTICLE 13. CONFIDENTIALITE</u>	<u>19</u>

Entre,

- **Le STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2016-091 en date du 30 mars 2016,

Ci-après désigné comme le « STIF »

Et,

- **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, 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 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par Laurent Fourtune, Directeur du département de Maîtrise d'Ouvrage des Projets,

Ci-après dénommée la « RATP » ou « le maître d'ouvrage »

Il est exposé préalablement ce qui suit :

La ligne T5, première ligne de tramway sur pneus du réseau en Ile de France, dispose actuellement d'un parc de 15 rames Translohr de type STE3 d'une capacité maximale de 125 passagers. Le remisage et l'atelier de maintenance sont situés sur la commune de Pierrefitte-sur-Seine.

Depuis la mise en service de la ligne, le 29 juillet 2013, l'exploitant constate une très forte fréquentation sur une large plage horaire.

Une première campagne de comptage organisée en octobre 2013 a mis en évidence un trafic journalier avoisinant les 44 000 voyageurs contre 36 000 prévus au Programme d'Exploitation (PEX) et une capacité maximale dépassée à plusieurs reprises.

Face à ce constat, partagé avec le STIF en décembre 2013, ce dernier a demandé à la RATP de mener des études niveau faisabilité, visant à proposer des solutions pour désaturer durablement la ligne.

Sans attendre le résultat des études, le département BUS en lien avec le STIF a proposé une première mesure consistant à renforcer les flancs de pointes et les week-ends. Ce renfort « organisationnel », validé par le Conseil du STIF, est assuré sans modification des infrastructures ni du parc matériel roulant.

En mars 2014 une seconde campagne de comptage et une enquête « origine-destination » ont été réalisés mettant en évidence :

- Les effets bénéfiques du premier renfort d'offre sur le lissage de la charge
- Un trafic journalier toujours en augmentation : 50 000 voyageurs (+38% vs PEX)

Fort des résultats de l'enquête, des évolutions urbaines attendues et de l'extension du réseau de transport planifié (Grand Paris Express, Tangentielle Nord et T8), la RATP estime que la charge maximale de la ligne, qui atteint aujourd'hui les 1335 voyageurs à l'heure de pointe, va continuer de croître sur la prochaine décennie.

Pour répondre à cette problématique, il est préconisé de réduire l'intervalle de passage à l'heure de pointe, ce qui nécessite l'acquisition de 4 rames supplémentaires.

Ceci exposé, il a été convenu et arrêté d'un commun accord entre les Parties ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement et de suivi par le STIF et la RATP de l'investissement prévu dans le cadre du projet de renfort d'offre de transport de la ligne T5 décrits ci-dessous.

La présente convention n'a pas pour objet de prendre en compte les incidences financières de l'investissement réalisé (coût d'exploitation, de maintenance, d'amortissement, les frais financiers, etc...) qui relèvent du champ d'application du contrat d'exploitation STIF-RATP.

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

« Tramway T5 – Infrastructure renfort d'offre ».

1.1. Périmètre et type d'investissement concerné

L'investissement objet de la présente convention de financement porte sur les études de conception détaillée (PRO), sur les missions de maîtrise d'œuvre-réalisation (ACT, EXE, DET, OPC et AOR) ainsi que sur les travaux relatifs aux adaptations de l'infrastructure [SMR de Pierrefitte] rendues nécessaires par l'augmentation du parc de matériel roulant du Tram 5 (ci-après désignée « **l'Investissement** »), à savoir :

- Extension du remisage
- Augmentation de la capacité de l'atelier
- Mise à niveau des systèmes impactés (SI, vidéo, traction, signalisation etc...)

Nota : Les études de conception générale (AVP) ont précédemment été réalisées par la RATP et ne font pas partie de la présente convention.

1.2. Matériel roulant

L'augmentation du parc de matériel roulant du Tram 5 fait l'objet d'une convention spécifique conformément au protocole de gouvernance du matériel roulant conclu entre le STIF et la RATP en application des dispositions de l'article 14 du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011.

ARTICLE 2. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1. La maîtrise d'ouvrage de l'Investissement

Le maître d'ouvrage est la RATP. Elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'Investissement, sur le réseau RATP.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif prévisionnel en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2016 tel qu'il est défini à l'article 5.1.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base des modalités prévues à l'article 5.3 et le coût d'objectif de la convention fixé en euros constants.

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter le calendrier prévisionnel de réalisation de l'Investissement (études et travaux) défini à l'annexe 1 de la présente convention.

Conformément à l'article 9, le maître d'ouvrage s'engage à prévenir le STIF, en qualité d'AOT et financeur, des risques de non-respect du planning et/ou celui du dépassement des coûts, dans les meilleurs délais.

2.2. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, de la consistance et du contenu des études, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet.

2.3. Les financeurs

Les financeurs de l'opération sont :

- Le STIF, conformément aux dispositions de l'article R. 1241-33 du Code des transports, qui indique que ce dernier peut participer, par voie de subvention, d'une façon générale, à la réalisation des investissements contribuant à l'amélioration des transports publics de personnes ;
- La RATP, dans le cadre du plan quinquennal d'investissement prévu au contrat 2016-2020.

Conformément au plan quinquennal d'investissement 2016-2020, signé entre le STIF et la RATP, le financement de la présente opération est assuré :

- Par le STIF à hauteur de 65 % ;
- Par la RATP à hauteur de 35%.

La signature de la présente convention vaut engagement du STIF à participer aux financements nécessaires à la réalisation, des éléments précisés à l'article 1.1 de la présente convention, dans la limite des montants en euros constants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.1 de la présente convention, actualisés selon les modalités décrites à l'article 5.3.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'INVESTISSEMENT OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

3.1. Description de l'Investissement

Les études de conception générale (niveau AVP) menées et financées par la RATP, ont permis de définir les prestations à réaliser dans le cadre de la présente opération comme suit :

- Extension du remisage, comprenant notamment :
 - o Création d'une voie supplémentaire dans l'emprise actuelle du SMR
 - o Mise à niveau des infrastructures de remisage existantes pour permettre le garage et les mouvements des tramways dans la nouvelle configuration
- Augmentation de la capacité de l'atelier de maintenance, comprenant notamment :
 - o Création d'une position de levage supplémentaire dans le prolongement de la voie de diagnostic existante
 - o Restructuration du hall diagnostic pour accueillir la nouvelle position
- Mise à niveau des systèmes impactés, comprenant :
 - o Gestion de l'énergie
 - o Gestion des parcours
 - o Sécurité incendie
 - o Sureté et protection du site
 - o Etc...

L'Investissement porte à la fois sur :

- les études de niveau PRO
- les missions de maîtrise d'œuvre réalisation (ACT, EXE, DET, OPC et AOR)
- les prestations de travaux nécessaires à la réalisation des adaptations de l'infrastructure « SMR de Pierrefitte sur Seine ».

3.2. Calendrier prévisionnel de réalisation de l'Investissement

Le planning prévisionnel de réalisation de l'Investissement est joint en **annexe 1** à la présente convention.

ARTICLE 4. PERIMETRE FINANCIER DE L'INVESTISSEMENT

La présente convention couvre :

- D'une part, l'ensemble des éléments de mission des études PRO à la REALISATION (PRO, ACT, EXE, DET, OPC et AOR) de l'Investissement. Ceux-ci intègrent :
 - les **frais de maîtrise d'ouvrage** (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités du maître d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport) ;
 - les **missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage**, lui permettant d'assurer la qualité des missions qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique ;
 - les **missions d'assistance réglementaire** telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS), le contrôle technique (CT), la coordination des systèmes de sécurité incendie (CSSI);
 - les **frais de maîtrise d'œuvre**, dont Ordonnancement Pilotage et Coordination (OPC), nécessaires à la bonne exécution des missions rappelées ci-avant ;
 - les **opérations de réception**, la levée des réserves et la mise à jour de la documentation.
- D'autre part, le coût de réalisation des travaux.

ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT DE L'INVESTISSEMENT

5.1. Estimation du coût de l'Investissement

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'Investissement est évalué à 7 635 000 € HT en euros constants aux conditions économiques de janvier 2016.

Le coût en euros courants conventionnels est estimé à 8 186 000€ HT, conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 5.3. Celui-ci se décompose de la manière suivante et est détaillé en **annexe 2**:

	Estimation prévisionnelle € HT constants CE 01/16	Estimation prévisionnelle € HT courants conventionnels
Frais de MOA & PI	660 000	708000
Frais de MOE	955 000	1 024000
Travaux & SAV	5 620 000	6025000
PAI	400 000	429000
Total	7 635 000	8 186000

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale du maître d'ouvrage, allouée par la présente convention.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus de 7% déterminée au stade de l'avant-projet.

5.2. Plan de financement

La réalisation de l'Investissement destiné au renfort d'offre de la ligne T5, est financée par le STIF sous forme d'une subvention d'investissement non soumise à TVA suivant les montants indiqués dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement de la présente convention est établi comme suit :

- en euros HT, aux conditions économiques de référence de janvier 2016 ;
- et en euros courants conventionnels, suivant les modalités d'actualisation de l'article 5.3 de la convention.

Tramway T5 – Renfort d'offre Montant M€HT constants (CE 01/2016) et %			
	STIF 65 %	RATP 35 %	TOTAL 100%
Montant	4,963	2,672	7,635

Tramway T5 – Renfort d'offre Montant M€HT courants conventionnels (CE 01/2016) et %			
	STIF 65 %	RATP 35 %	TOTAL 100%
Montant	5,320	2,865	8,186

5.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2016.

Pour être comparables aux coûts d'objectif de la présente convention, les dépenses justifiées selon les modalités prévues à l'article 6 seront établies aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de la formule jointe en annexe 4 Les montants prévisionnels en euros courants fin de convention sont estimés sur la base d'une valeur moyenne de l'indice de 1.8% par an jusqu'à la date de fin de convention. Ce montant prévisionnel en euros courant est désigné « euros courants conventionnels ».

Les états d'acompte seront établis par application de la formule à partir des derniers indices connus ; l'état du solde sera établi en euros courant et en euros constants par application de la formule sur la base des indices définitifs.

ARTICLE 6. DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT

6.1. Principes de versement

Les parties conviennent d'appels de fonds intermédiaires émis sur la base des dépenses comptabilisées et du versement du solde final sur la base des dépenses acquittées.

Le montant des subventions versées par le STIF est déterminé par application du financement du STIF (65%) appliqué aux dépenses dans la limite du coût défini à **l'article 5.1** de la présente convention.

Les dépenses sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- Dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées ;
- Réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître :

- En cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- En cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité de RATP. A chaque demande d'acompte est joint un état d'avancement des études visé par le directeur financier de la RATP. Cet état comportera le pourcentage en cumul des principales études et travaux réalisées.

Un état récapitulatif des dépenses comptabilisées par la RATP présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en **annexe 2** sera transmis au STIF à sa demande.

Les copies de ces factures seront transmises au STIF à sa demande.

Le montant cumulé des appels de fonds intermédiaires est plafonné à 80% du montant maximum de la subvention du STIF avant le versement du solde.

6.2. Modalités des transmissions des appels de fonds intermédiaires avant solde final

La RATP établit semestriellement ses demandes de versement, selon l'échéancier figurant en annexe 3.

Cet échéancier est actualisé et fait l'objet d'une validation par la dernière séance du comité de suivi du matériel roulant. La RATP apporte les éléments explicatifs requis lors du comité de suivi de la présente convention.

Ces demandes de versement sont transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour le STIF pour l'année n, (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe 3) et les éventuels avenants à la présente convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n et aux éventuels avenants à la convention, déduction faite de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 sont présentés lors du 1^{er} acompte de l'année n. Ils viennent ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses comptabilisées de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues pour l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer.

6.3. Règlement du solde

L'appel de fonds relatif au solde final de l'Investissement est transmis par la RATP au STIF au vu d'un état de solde final présentant les dépenses acquittées par la RATP pour la réalisation de l'Investissement.

L'état de solde comprend :

- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un état récapitulatif des dépenses acquittées par la RATP pendant la durée de la convention daté et présenté selon la ventilation du budget prévisionnel joint en **annexe 2**;
- la liste (relevé final) des dépenses acquittées, visé par le responsable dûment habilité de la RATP, identifiant les factures reçues par des fournisseurs et les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, pendant toute la durée de la convention (référence des factures acquittées, leur objet, le nom du prestataire/fournisseur, leur date de paiement et leur montant hors taxes).

Chacun des documents constituant la demande de solde est daté et signé par le représentant dûment habilité de RATP.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- la part de financement définitive du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'état de solde, dans la limite du montant de subvention du STIF fixé à **l'article 5.1** de la présente convention
- et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Avant règlement du solde final, la RATP :

- réceptionne l'Investissement et accomplit toutes les formalités et opérations qui relèvent de ses compétences et qui permettent la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- fournit le bilan technique et financier de l'Investissement selon les modalités de **l'Article 10** ;

Une fois ces opérations réalisées, l'état de solde final peut être présenté au STIF par la RATP.

6.4. Prise en compte du contrat 2016-2020

Le montant des paiements tiendra compte du mécanisme d'ajustement prévu à l'article 96-3 « Ajustement en fin de contrat » du contrat STIF-RATP 2016-2020.

6.5. Caducité des subventions

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF lors de sa séance du 7 décembre 2011, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre au STIF un ordre de service de démarrage des travaux accompagné d'une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du Directeur Général du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention d'investissement est désengagée et annulée.

6.6. Modalités de paiement

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées au présent **article 6**, des conclusions des comités de suivi et des éventuels avenants à la convention. Dans le cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
STIF	39bis – 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction de l'Exploitation / ORD	01.82.53.81.10
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01.58.78.21.53 sylvie.gillet@ratp.fr

6.7. Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux prestations qui font l'objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement le STIF de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 7. DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAI

7.1. Information

La RATP doit avertir le comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP de tout événement entraînant une modification des conditions de réalisation, de livraison ou de réception de l'Investissement impactant les coûts et les délais.

La RATP s'engage à l'encontre des fournisseurs/prestataires 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 de ses fournisseurs/prestataires ou tous autres tiers dans le cadre des marchés conclus pour la réalisation de l'Investissement.

7.2. Mise en service partielle ou différée du fait d'un titulaire de marché

L'année n, tout événement induit par réception de l'Investissement différée du fait d'un titulaire de marché qui conduirait au reversement de pénalités du titulaire du marché à la RATP, sera examiné en comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP ou en comité de suivi de la présente convention.

La RATP transmet au STIF les éléments suffisants et justifiés relatifs à :

- l'objet, la nature et le montant des pénalités ;
- la nature, le montant et les modalités de calcul des surcoûts d'exploitation liés aux mesures prises par la RATP.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à ces deux items.

Le solde positif entre les pénalités perçues par la RATP et les surcoûts liés aux mesures prises par la RATP viendra minorer le montant de la facture annuelle de la même année n adressée au STIF par la RATP au titre du contrat STIF-RATP et figurera sur une ligne de facture spécifique « reversement de pénalités » (cette ligne sera enregistrée en tant que

charge au compte de résultat de la RATP). Il fera l'objet d'une notification du STIF à la RATP.

7.3. Autres situations

Les parties s'engagent à examiner, en comité de suivi Matériel Roulant STIF-RATP, ou en comité de suivi de la présente convention, toutes autres situations que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.2, ainsi que leurs conséquences, y compris financières.

ARTICLE 8. DROIT D'AUDIT DU STIF

Le STIF exerce son droit d'audit selon les modalités prévues à l'article 107 du contrat STIF-RATP Mobilités 2016–2020 en vigueur et suivants, et plus spécifiquement des articles 107-2 « Droit général de contrôle et d'audit par le STIF » et 107-3 « Modalités d'exercices des contrôles ou audit »

ARTICLE 9. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

9.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de la présente convention

9.1.1 En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 2.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au STIF en cas de trop perçu.

9.1.2 En cas de dépassement du coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum de un (1) mois au STIF un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Les Parties s'engagent à se réunir pour envisager les suites à donner.

Dans le cas où l'accord préalable du STIF n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage désigné dans la présente convention.

9.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation de l'opération prévu à l'annexe 1 de la présente convention ne peut être assuré, le STIF peut solliciter un rapport détaillé auprès du maître d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération.

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier de l'Investissement qui sera examiné par le STIF au plus tard 2 ans après la mise en service de l'Investissement, sous réserve de la levée des garanties afférents à l'objet de la convention.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées notamment à l'Article 6.

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES

11.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée ci avant.

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour un motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet à l'expiration d'un délai indiqué par la décision de résiliation qui doit être notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Ce délai ne peut être inférieur à un mois. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Quel que soit le motif de la résiliation de la présente convention, sauf dans l'hypothèse où la non réalisation complète des études résulterait d'une faute de la RATP, le STIF devra verser la participation prévue à hauteur des prestations qui auront été effectivement réalisées à la date de résiliation.

Sur cette base, la RATP procède à la présentation des pièces nécessaires pour règlement du solde et, selon le cas, à la transmission d'un appel de fonds ou reversement du trop-çû auprès du STIF.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du maître d'ouvrage.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification, par le STIF à la RATP par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les dépenses liées à la présente convention seront éligibles à partir de la date d'approbation de la convention en Conseil d'Administration du STIF.

La présente convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.2 et au plus tard 24 mois après la mise en service de l'opération de renfort d'offre de la ligne T5.

11.5. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

ARTICLE 12. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Un comité de suivi de la convention de financement (CSCF) piloté par le STIF, composé de représentants des Parties, sera mis en place pour assurer le suivi des différents engagements de la présente convention. Il se réunira en tant que de besoin à la demande d'une des Parties. A minima, il se réunira une fois par an, pour suivre l'avancement du projet.

Une information courante sera faite en comité de suivi sur le matériel roulant.

Les Parties s'engagent à fournir, avant chaque réunion du comité de suivi, un calendrier des différentes actions les concernant.

Chaque Partie s'engage à informer l'autre Partie, en cas de difficultés de mise en œuvre du présent protocole d'accord.

A cette fin, les membres du comité de suivi peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

A l'issue des études et de la phase achat, un point particulier sera fait en CSCF sur l'évolution des sommes à valoir.

ARTICLE 13. CONFIDENTIALITE

Dans le cadre de la présente convention, Les données et/ou les documents sont communiqués/transmis entre les Parties dans les conditions prévues à l'article 109 « Obligations de confidentialité » du Contrat STIF – RATP 2016-2020 en vigueur. »

Fait en deux exemplaires originaux

Pour la RATP,

Pour le STIF,

**Laurent Fourtune
Directeur Dpt MOP**

**Laurent PROBST
Directeur Général**

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Estimation du coût de l'Investissement (détail)

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 4 : Formule d'actualisation

Annexe 1 – Calendrier prévisionnel

T5R-AVP Avr. 16	2016				2017				2018				2019				2020			
	T1	T2	T3	T4																
DDI																				
PRO																				
PC																				
DCE/HA																				
TRAVAUX																				
OPR																				
MES																				

Annexe 2 – Estimation du coût de l'Investissement

Désignation	Montant k€ (CE 01/2016) HT
Montant Travaux (*)	4 735,-
Somme à Valoir (SAV) (**)	885,-
Total Travaux & SAV	5 620,-
Frais MOE	955,-
Prestations Intellectuelles (OPC, CT, CSSI, CSPS)	160,-
Frais MOA	500,-
Provision pour aléas et imprévus (PAI)	400,-
Coût du projet	7 635,-

(*) Détail du montant des travaux

Montant des travaux	
Installation de chantier, VRD, GC & métallerie	1 980
Voie	270
Basse Tension	85
Traction et Rupteurs d'alarmes	980
Fluides	75
Système de sécurité Incendie	15
Signalisation	605
Courant faible	455
Equipements industriels	270
TOTAL TRAVAUX	4 735

(**) Somme à valoir

Provision prise sur le montant des travaux pour prendre en compte l'imprécision sur les quantitatifs et les prix unitaires.

Lors de la passation des marchés, l'incertitude sur les prix disparaît, de même que l'avancement des études réduit l'incertitude sur les quantités.

Annexe 3 – Echancier prévisionnel des appels de fonds

K€	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Ult.	total
Constant	450	600	1 000	3 700	1 100	785		7 635
Courant	458	622	1 055	3 974	1 203	874	-	8 186

Annexe 4 – Formule d'actualisation

L'indice composite utilisé pour calculer les dépenses réelles de la convention aux conditions économiques de référence de la convention, est établi selon la formule suivante :

$$MO = M / C$$

avec :

- $C = 0,125 + 0,875 * [(X\% * ING / ING_0) + (Y\% * BT01 / BT01_0)]$
- X % et Y % représentant respectivement la part des coûts du projet correspondant aux dépenses de MOA/MOE et celle relevant des travaux et PAI. Cette répartition calculée à partir des coûts tels qu'ils ressortent de l'AVP sera réputée fixe sur la durée de la convention
- ING étant l'indice de l'ingénierie du mois de janvier de chaque année
- ING₀ étant l'indice de l'ingénierie initial (janvier 2016)
- BT01 étant l'indice BT01 du mois de janvier de chaque année
- BT01₀ étant l'indice BT01 initial (janvier 2016)

X est arrêté à 22% et Y à 78%.

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/228
Séance du 1^{er} juin 2016

AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE
REGULARISATION DE SUBVENTIONS

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports 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 règlement budgétaire et financier du STIF adopté le 29 mars 2006 et modifié par le Conseil le 7 décembre 2011 ;
- VU** le rapport n°2016/228 ;
- VU** l'avis de la Commission de la qualité de service, accessibilité et relations avec les usagers du 26 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est autorisé à titre exceptionnel le versement des acomptes et/ou du solde des subventions attribuées au titre de l'amélioration de la qualité de service, pour l'opération suivante :

- Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest – notification F5096 « aménagement de trois points d'arrêt à Issy les Moulineaux » du 01/08/2013
- SNCF – notification V2034 « intermodalité bus à Trilport » du 4/02/2014
- Ville d'Aulnay sous Bois – notification S3017 « implantation d'une consigne Véligo de 60 places » du 6/2/2012
- Conseil Départemental des Yvelines – notification B3048 « création d'une gare routière de 14 postes à quai dont 1 articulé à Vélizy » du 9/03/2009
- Ville de Sceaux – convention d'étude du pôle de Robinson du 21/02/2011 ;

ARTICLE 2 : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre de l'amélioration de la qualité de service, pour les opérations suivantes :

- Ville de Bondy – notification S3027 « aménagement d'une consigne Véligo de 30 places en gare de Bondy » du 22/11/2013 : délai de démarrage des travaux et de demande de premier acompte prorogé jusqu'au 31 décembre 2016
- Ville de Mitry-Mory – convention d'étude du pôle Villeparisis/Mitry-le-Neuf du 4/10/2013 : prorogation de la convention de deux ans.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

La Présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Valérie PECRESSE

Délibération n°2016/229
Séance du 1^{er} juin 2016

**ABROGATION DE LA PRISE EN CHARGE PAR LE STIF DES SÉJOURS
D'ENFANTS AVEC HÉBERGEMENT ET DES BONS CADEAUX POUR
NAISSANCE OU ADOPTION**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, et notamment son article 9 ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- 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** la délibération n° 2008/468 du 9 juillet 2008 modifié instaurant un dispositif d'action sociale en faveur des agents du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le rapport n° 2016/229 ;

CONSIDERANT que la prise en charge des séjours d'enfants avec hébergement et des bons cadeaux pour naissance ou adoption sont transférés à l'association du personnel Créastif à effet du 1^{er} avril 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : À compter du 1^{er} avril 2016, les prestations d'action sociale n°s 2.2 (séjours d'enfants avec hébergement) et 5.2 (bons cadeaux pour naissance ou adoption) figurant en annexe de la délibération du 9 juillet 2008 susvisée sont abrogées.

ARTICLE 2 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESSE

Délibération n°2016/230
Séance du 1^{er} juin 2016

TRANSFORMATIONS DE POSTES

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- 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** la délibération n° 2016/69 du 30 mars 2016 portant adoption du budget du STIF pour 2016 ;
- VU** l'avis du comité technique du 18 mai 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/230 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Quatre postes de catégorie B, respectivement, à la division offre routière bassin, à la division des transports scolaires et adaptés, à la division de l'appui aux projets d'investissements et à la division des ressources humaines et des relations sociales sont transformés en poste de catégorie A.

Un poste de catégorie C à la division tram sud est transformé en poste de catégorie A.

Six postes de catégorie C, respectivement à la direction de la communication, à la direction de l'exploitation, à la direction des services comptables et financiers, à la délégation aux usagers, relations institutionnelles et internationales, au secrétariat du Conseil et à la division des ressources humaines et des relations sociales, sont transformés en poste de catégorie B.

ARTICLE 2 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Valérie PÉCRESE

DECISION N° 20160163
DU 12 AVR. 2016
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2012-0127 du 11 avril 2012 ;
- VU** la décision de la présidente du Syndicat n° 2016-133 du 30 mars 2016 portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Monsieur Julien MATABON en qualité de secrétaire général; la nomination de Monsieur Emmanuel GRANDJEAN sur le poste de chef de la division des affaires juridiques, des marchés publics et du patrimoine, la nomination de Madame Christelle RAGOT-BLIN sur le poste de chef de la division budget-finances, la nomination de Monsieur Erick DELAMARRE sur le poste de chef de la division informatique, , la nomination de Monsieur Fabio COLOMBO sur le poste de chef de la division des ressources humaines et des relations sociales, la nomination de Monsieur Fabien LOISEL sur le poste de chef de la division contrats, audit et coordination ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Julien MATABON sont les suivantes : affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, remboursement et exonération du versement de transport, moyens généraux ; budget et finances ; contrats, audit et coordination ; informatique ; ressources humaines et relations sociales ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Emmanuel GRANDJEAN sont les suivantes : affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, remboursement et exonération du versement de transport et moyens généraux, les attributions de Madame Christelle RAGOT-BLIN sont les suivantes : budget et finances, les attributions de Monsieur Erick DELAMARRE sont les suivantes : informatique, , les attributions de Monsieur Fabio COLOMBO sont les suivantes : ressources humaines et relations sociales, les attributions de Monsieur Fabiel LOISEL sont les suivantes : contrats, audit et coordination ;

CONSIDERANT que Monsieur Dominique MULLER est adjoint au chef de la division Affaires juridiques, marchés publics et patrimoine, remboursement et exonération du versement de transport et moyens généraux, que Madame Anne LE GALL est adjointe au chef de la division Budget-finances;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Julien MATABON, dans la limite de ses attributions à l'effet de signer :

Article 1.1 : pour les délégation de service public:

les lettres d'envoi des dossiers de consultation, les convocations aux auditions, les actes relatifs aux négociations, les rapports d'analyse des candidature et des offres ; les réponses aux questions de toute nature posées par les candidats dans le cadre des procédures ;

Article 1.2 : pour les marchés publics :

1.2.1 : concernant les marchés dont le montant est inférieur au seuil de dispense de publicité et de mise en concurrence, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,

1.2.2 : concernant les marchés dont le montant est supérieur au seuil de dispense de publicité et de mise en concurrence, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres,

1.2.3 : concernant les marchés passés en procédure adaptée au-delà du seuil de dispense de publicité et de mise en concurrence, les lettres et les dossiers de consultation, les avis d'appels à concurrence, les conventions de groupement de commandes, les contrats, actes d'engagement, et notifications, les rapports au contrôle de légalité ;

1.2.4 : concernant les marchés passés après une procédure formalisée et sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres, l'affermissement des tranches ou des options, les courriers de suivi des marchés, ainsi que les courriers de mise en demeure et de pénalités, le procès-verbal d'ouverture des plis contenant les candidatures et/ou les offres, et les courriers demandant aux candidats de compléter leur dossier, les courriers relatifs à la mise au point des marchés avant leur notification ;

1.2.5 : les convocations à des auditions et à des réunions de négociation ;

Article 1.3 : pour les opérations financières :

1.3.1 : les pré-engagements, les précommandes ;

1.3.2 : les engagements, bons de commande, les bordereaux de mandats de paiement, les bordereaux de titres de recette, les déclarations au titre de la TVA et du FCTVA ;

1.3.3 : tous actes relatifs à la réalisation et à la gestion des emprunts, aux prêts en cours, à la couverture de risques de taux, à la réalisation et à la gestion des lignes de trésorerie, pour lesquels le directeur général reçoit délégation ;

Article 1.4 : pour la gestion du personnel :

1.4.1 : les ordres de mission à l'étranger du directeur général ;

1.4.2 : les congés et les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France ;

1.4.3 : les ordres de mission en France métropolitaine, les autorisations d'absence règlementée, les arrêtés relatifs à l'indisponibilité physique, les actes relatifs à la mise à disposition, au temps partiel, aux aménagements d'horaire, au congé parental, au cumul d'activité et à la prise des congés annuels et de jours de réduction du temps de travail et à la cessation d'activité définitive ou temporaire, les actes liés aux stagiaires étudiants et apprentis et notamment la signature des conventions de stage ; les actes liés à la déontologie des agents ; les arrêtés portant attribution d'avantages en nature, les autorisations de formation, l'ouverture des comptes épargne-temps, les courriers de refus de candidatures, les déclarations aux organismes sociaux et fiscaux, les attestations diverses ;

Article 1.5 : pour la gestion des affaires juridiques et du patrimoine : les actes de procédure (mémoires, conclusions etc.) ainsi que tous courriers relatifs aux procédures, les accords sur les projets d'acte relatifs au patrimoine, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de terrains, de prise ou de cession à bail, de gestion, de servitude, dont le montant est inférieur à 500 000 euros HT ; tous les actes préalables aux acquisitions et aux cessions de biens, notamment les états des lieux, les divisions en volumes, les documents d'arpentage, les plans de bornage, Les demandes d'avis des communes avant décisions de « préemption », les opérations de consignations dans le cadre du droit de préemption ou de droit de délaissement, la notification de l'ouverture de l'enquête parcellaire et la notification de l'arrêté de cessibilité aux propriétaires des biens visés par la procédure d'expropriation ; tous les actes : significations, notifications, saisines diverses, consignations, déconsignations, conventions, traités d'adhésion, quittance à indemnités...) requête en désignation d'administrateur, relatifs à la mise en œuvre de la phase judiciaire de la procédure d'expropriation jusqu'à la prise de possession des biens, y compris les courriers au Préfet ; tous les actes relatifs aux formalités à effectuer auprès des Hypothèques ; tous les actes relatifs au relogement des personnes expropriées (ou à leur expulsions) ;

Article 1.6 : pour le remboursement et l'exonération du versement de transport : les actes de procédure (mémoires, conclusions etc.) ainsi que tous courriers relatifs aux procédures, les décisions relatives au remboursement du versement transport prévues à l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales, les décisions de refus d'exonération du versement de transport prises en application de l'article L. 2531-2 du code général des collectivités territoriales ainsi que les décisions portant abrogation ou retrait d'une ou plusieurs décisions ;

Article 1.7 : pour les moyens généraux :

Les courriers à destination des services techniques des entreprises dont l'intervention est nécessaire à la maintenance du bâtiment siège du STIF et les procès-verbaux de dépôt de plainte pour tous les cas d'atteinte aux biens du STIF ;

Article 1.8 : les certificats administratifs ;

Article 1.9: les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL ;

ARTICLE 2 : en cas d'absence ou d'empêchement du directeur général, délégation est donnée à Monsieur Julien MATABON à l'effet de signer :

- les actes de recrutement et notamment les contrats de recrutement, les arrêtés de détachement ou de mutation ;
- les actes de gestion de la carrière des fonctionnaires, notamment les arrêtés de nomination et de titularisation, les arrêtés d'avancement, les arrêtés de promotion ou de reclassement statutaire ;
- les arrêtés d'attribution de régime indemnitaire ou de primes ;
- les transactions inférieures à 500 000 € HT ;

ARTICLE 3 : Monsieur Julien MATABON est habilité à ouvrir les plis mentionnés à l'article 1.2.4 ;

ARTICLE 4 : en cas d'absence ou d'empêchement du directeur général, Monsieur Julien MATABON assure la présidence de la commission d'appel d'offres et de la commission de délégation de service public ;

ARTICLE 5 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Julien MATABON, les délégations définies aux articles 1 et 3 sont assurées par Monsieur Emmanuel GRANDJEAN, chef de la division des Affaires juridiques, des Marchés Publics et du Patrimoine, à l'exception de l'article 1.4.1 ;

ARTICLE 6 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Julien MATABON et de Monsieur Emmanuel GRANDJEAN,

- délégation de signature est donnée à Madame Christelle RAGOT-BLIN, chef de la division Budget-finances, et en son absence ou son empêchement à Madame Anne LE GALL, son adjointe, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.3.2, 1.4.2. et 1.8 dans la limite de leurs attributions et à l'effet de signer tous actes relatifs à la réalisation et à la gestion des lignes de trésorerie pour lesquels la Directrice Générale reçoit délégation ainsi que les courriers de notification des conventions de financement inférieures à 2 millions d'euros HT ;
- délégation de signature est donnée à Monsieur Erick DELAMARRE, chef de la division Informatique, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1 et 1.4.2 dans la limite de ses attributions, ainsi que les courriers à destination des services techniques des prestataires informatiques du STIF et à l'effet de signer les commandes de fourniture entrant dans le champ d'un accord-cadre dans la limite de 15000 € H.T. ;
- délégation de signature est donnée à Monsieur Fabio COLOMBO, chef de la division des ressources humaines et des relations sociales, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.4.2, et 1.4.3 dans la limite de ses attributions ;

- délégation de signature est donnée à Monsieur Fabien LOISEL, chef de la division contrats, audit et coordination, à l'effet d'assumer les délégations définies aux articles 1.2.1, 1.3.1, 1.4.2 dans la limite de ses attributions ;

ARTICLE 7 : en cas d'absence ou d'empêchement de Monsieur Julien MATABON, et de Monsieur Emmanuel GRANDJEAN, délégation de signature est donnée à Monsieur Dominique MULLER, adjoint au chef de la division Affaires juridiques, Marchés publics et Patrimoine, à l'effet d'assumer pour le Secrétariat Général les délégations définies aux articles 1.1, 1.2, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9 et 3., et, pour la division Affaires juridiques, Marchés publics et Patrimoine, les délégations définies aux articles 1.3.1, 1.4.2 ;

ARTICLE 8 : la décision du directeur général n° 20160134 du 30 mars 2016 est abrogée ;

ARTICLE 9 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.


Laurent PROBST

DECISION N° 20160164
DU 18 AVR. 2016
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L.1241-20, L.1242-8, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la délibération n° 2015/284 du 8 juillet 2015 de reprise de la compétence en matière de transports scolaires du Département de l'Essonne ;
- VU** la décision de la présidente du Syndicat n° 2016-133 du 30 mars 2016 portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la nomination de Monsieur Julien LAPIERRE en qualité de chef de pôle TS91 ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Julien LAPIERRE sont les suivantes : gestion du service de transports scolaires et adaptés dans le département de l'Essonne ;

CONSIDERANT la nomination de Monsieur Joannes BOUILLAGUET en qualité d'adjoint au chef de pôle TS91 ;

CONSIDERANT la nomination de Madame Sarra AHISSAN ABA-AIRAULT en qualité de coordonatrice des transports adaptés de l'Essonne ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, et de Monsieur Philippe Tardy, chef de la division Transports Scolaires, délégation de signature est donnée à Monsieur Julien Lapierre et, en son absence ou empêchement, à Monsieur Joannes Bouillaguet, son adjoint, dans la limite de leurs attributions, à l'effet de signer :

- 1.1 les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap ;

- 1.2 les décisions d'ordre individuel ou les conventions passées avec les organismes qui en ont fait l'avance, relatives au remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap ;
- 1.3 Les avis, lorsqu'ils sont nécessaires, sur les modifications, les résiliations, les reconductions et les conditions de renouvellement des marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires transférés à des autorités organisatrices de proximité ; les décisions de reconduction des marchés de transport scolaire du STIF et les ordres de service sans incidence financière ;
- 1.4 Pour les marchés d'exploitation des circuits spéciaux scolaires faisant l'objet d'un accord cadre, les rapports d'analyse des offres et tous les actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications relatifs aux marchés subséquents inférieurs à 90 000€ ;
- 1.5 Les bordereaux de mandats de paiement au titre des transports scolaires et adaptés (compte budgétaire n°65646) ;
- 1.6 Pour les marchés publics de transport scolaire adapté des élèves et des étudiants handicapés, les bons de commande et, dans le cadre d'un accord-cadre, les rapports d'analyse des offres et tous les actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications relatifs aux marchés subséquents inférieurs à 90 000€ ;

ARTICLE 2 : en cas d'absence ou d'empêchement de Madame Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, de Monsieur Philippe Tardy, chef de la division Transports Scolaires, de Monsieur Julien Lapiere, chef de pôle TS 91 et de Monsieur Joannes Bouillaguet, son adjoint, délégation de signature est donnée à Madame Sarra AHISSAN ABA-AIRAULT à l'effet de signer dans la limite de ses attributions les délégations définies aux articles 1.1, 1.4 et 1.5 ;

ARTICLE 3 : la décision du directeur général n° 20160150 du 30 mars 2016 est abrogée ;

ARTICLE 4 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Laurent PROBST

DECISION N° 20160165
DU 18 AVR. 2016
PORTANT DELEGATION DE SIGNATURE

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code des marchés publics ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat n°2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la décision de la Présidente du syndicat n° 2016-133 du 30 mars 2016 portant nomination de Monsieur Laurent Probst en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** la décision du directeur général n° 20160149 du 30 mars 2016 portant délégation de signature du directeur général à la directrice de l'exploitation ;
- VU** la nomination de Monsieur Dominique Rascol en qualité de chef de division adjoint Offre Routière en zone Dense, ;

CONSIDERANT que les attributions de Monsieur Dominique Rascol sont les suivantes :
offre routière en zone dense ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence du chef de division adjoint Offre Routière zone Dense, délégation de signature est donnée du 22 au 29 avril 2016 inclus à Monsieur Antoine Gauchery, chargé de projet au sein de la division Offre routière zone Dense à l'effet de signer :

- pour les marchés publics :
 - concernant les marchés dont le montant est inférieur au seuil de dispense de publicité et de mise en concurrence, tous actes, notamment les contrats, actes d'engagement et notifications,
 - concernant les marchés dont le montant est supérieur au seuil de dispense de publicité et de mise en concurrence, sans limite de montant, les rapports d'analyse des candidatures et des offres,
 - les ordres de services relatifs aux marchés publics ;
- pour les opérations financières : les pré-engagements, les précommandes ;
- pour la gestion du personnel : les ordres de mission occasionnels en Ile-de-France, les congés ;
- les certificats administratifs, les déclarations de traitement automatisé de fichiers à la CNIL ;

- Concernant l'offre Routière en Zone Dense :
 - les autorisations, à titre provisoire et avant présentation devant la commission de l'offre de transport, de création, modification ou suspension d'exploitation de certains services intéressant le réseau routier dans la mesure où la durée n'excède pas 6 mois,
 - les modifications mineures sur les services routiers exploités par la RATP dont l'incidence financière annuelle pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT,
 - toutes les modifications mineures sur les services exploités par les transporteurs privés,
 - les autorisations de mise en œuvre de services temporaires créés à l'occasion de manifestations ou de circonstances particulières dont l'incidence financière pour le STIF est inférieure à 100 000 euros HT ;

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'agent comptable du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.



Laurent PROBST

Décision n° 20160166

du 18 AVR. 2016

portant délégation de signature

Le directeur général du syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** la décision de la Président du Syndicat n° 2016-133 du 30 mars 2016 portant nomination de Monsieur Laurent Probst en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** les nominations de Monsieur Julien Matabon en qualité de secrétaire général ;

DECIDE

ARTICLE 1 : en l'absence du directeur général, délégation de signature est donnée à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions – à l'exception des ordres de mission à l'étranger – à Monsieur Julien Matabon du 25 au 29 avril inclus.

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.
Une copie sera transmise à l'agent comptable du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.



Laurent PROBST

Décision n° 20160181

du 18 MAI 2016

portant délégation de signature

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 et suivants et R. 1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2015/235 du 8 juillet 2015 relative à l'acquisition de parcelles pour la réalisation du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;

DECIDE

ARTICLE 1 : délégation de signature est donnée à Monsieur Emmanuel GRANDJEAN, chef de la Division des affaires Juridiques, des Marchés Publics et du Patrimoine, rattachée au Secrétariat Général, à l'effet de procéder à l'acquisition de la parcelle cadastrée F n° 860, d'une contenance cadastrale du 973 m², sise 24 avenue Marcel Dassault 93370 Montfermeil pour un montant total de 610 000 € hors frais notariés, appartenant aux consorts Letreguilly ;

ARTICLE 2 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise à l'intéressé et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



Laurent PROBST

DECISION n° 20160175

du 09 MAI 2016

CONSIGNATION D'UNE INDEMNITE D'EXPROPRIATION POUR LA REALISATION DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE ENTRE MASSY ET SACLAY

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code de l'expropriation, notamment ses articles R.13-64, R.13-65 et R.13-66 (ancien Code);
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2012/0290 du 10 octobre 2012 portant approbation de l'avant-projet du Transport en commun en site propre entre Massy et Saclay ;
- VU** l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 3 août 2012 ;
- VU** l'arrêté de cessibilité en date du 23 mai 2013 ;
- VU** l'ordonnance d'expropriation du 16 octobre 2013 et l'ordonnance d'expropriation rectificative du 9 décembre 2013 ;
- VU** le jugement rendu le 15 septembre 2014 par Madame le Juge de l'Expropriation du Département de l'ESSONNE fixant à 16 880,00 € (seize mille huit cent quatre-vingts euros), le montant de l'indemnité d'expropriation due pour une emprise de 1 980 m² ainsi que le surplus de 2 240 m² constituant la parcelle ZR 6 sise sur la commune d'ORSAY, appartenant à :

Société Civile Immobilière SL2

Représentée par Monsieur Roland GROS, en qualité de gérant
Immatriculée au RCS d'EVRY, sous le n° 379 753 213
Sis : 50, rue de Lozère à ORSAY (91400)

- VU** le jugement rendu le 24 mars 2016 par Monsieur le Juge de l'Expropriation de la Cour d'appel de PARIS fixant à 21 756,00 € (vingt et un mille sept cent cinquante-six euros), le montant de l'indemnité d'expropriation due pour une emprise de 1 980 m² ainsi que le surplus de 2 240m² constituant la parcelle ZR 6 sise sur la commune d'ORSAY, appartenant à la personne susmentionnée, avant expropriation ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du STIF n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général ;
- VU** la décision du directeur général du STIF n°20160163 du 12 avril 2016 portant délégation de signature ;

CONSIDERANT la nécessité et l'intérêt public de prendre possession du bien et d'en disposer rapidement pour la réalisation des travaux du projet de Transport en commun en site propre entre Massy et Saclay ;

CONSIDERANT que l'expropriée a refusé de recevoir le montant des indemnités d'expropriation, et que la parcelle ZR 6 est grevée d'une hypothèque conventionnelle au profit du CREDIT FONCIER DE France avec une date extrême d'effet au 05/10/2017 ;

CONSIDERANT que le STIF se trouve ainsi dans l'impossibilité de pouvoir procéder au paiement de l'indemnité judiciairement fixée ;

CONSIDERANT que la prise de possession interviendra conformément aux dispositions des articles L.15-1 et L.15-2 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique (ancien Code) ;

DECIDE :

ARTICLE 1 : conformément à l'article R.13-65 du Code de l'Expropriation (ancien Code), la somme de **4 876 € (quatre mille huit cent soixante seize euros)** correspondant à la différence entre l'indemnité d'expropriation fixée par jugement de 1^{ere} instance du **15 septembre 2014** et l'indemnité fixée par le jugement d'appel du **24 mars 2016**, sera consignée à la Caisse des Dépôts et Consignations au bénéfice de l'expropriée citée ci-dessus en raison :

- de l'inscription d'une hypothèque conventionnelle grevant le bien exproprié du chef du propriétaire (article R.13-65 4° du Code de l'Expropriation),
- du refus de l'expropriée de recevoir l'indemnité (Article R.13-65 10° du Code de l'Expropriation) ;

ARTICLE 2 : ampliation de la présente décision sera remise à Monsieur le Directeur départemental des finances publiques pour lui permettre d'effectuer, en sa qualité de préposé à la Caisse des Dépôts et Consignations, la consignation de la somme sus-indiquée ; cette consignation sera notifiée à l'expropriée conformément aux dispositions de l'article R.13-75 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique ;

ARTICLE 3 : le règlement ne pourra intervenir que sur décision de déconsignation prise dans les mêmes formes ;

ARTICLE 4 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du STIF, et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

**Pour le directeur général
et par délégation**



Emmanuel GRANDJEAN
Responsable des Affaires Juridiques
Marchés Publics et Patrimoine

Décision n° 20160237

du 18 MAI 2016

PORTANT
CONTRACTUALISATION AVEC LA BANQUE POSTALE D'UN EMPRUNT
DE 70 000 000 € POUR L'ANNEE 2016

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 à L. L.3111-16 et R 1241-1 et suivants,
 - VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
 - VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
 - VU** la délibération du conseil n°2016/069 du 30 mars 2016 relative au budget primitif 2016 et portant délégation au profit du Directeur général en matière de réalisation des emprunts,
 - VU** la délibération du conseil n°2016/0133 en date du 30 mars 2016 portant avis concernant la nomination du Directeur général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
 - VU** l'arrêté n°SRHRS-2006/108 portant recrutement par voie de détachement de Monsieur Laurent PROBST en qualité de Directeur général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
 - VU** l'arrêté n°SRHRS-2014/423 de nomination par voie de détachement dans l'emploi fonctionnel de secrétaire général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France de Monsieur Julien Matabon,
 - VU** la décision n° 2016/0163 du 12 avril 2016 du Directeur général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France portant délégation de signature au profit de Monsieur Julien Matabon,
 - VU** la proposition financière de la Banque Postale,
- CONSIDERANT** qu'il convient de réaliser l'emprunt correspondant ;

DECIDE

Article 1^{er} : De conclure, en vue d'assurer le financement des investissements inscrits au budget primitif 2016, un contrat de prêt auprès de l'établissement la Banque Postale, selon les conditions principales suivantes :

- ⌘ Montant : 70 000 000 euros ;
- ⌘ Durée du contrat : 8 ans ;
- ⌘ Taux d'intérêt : taux fixe maximum de 0,70% ;
- ⌘ Amortissement : amortissement annuel constant du capital ;
- ⌘ Echéances de paiement: annuelles ;
- ⌘ Commission forfaitaire : 0,05% du montant total du prêt soit 35 000€ ;
- ⌘ Remboursement anticipé : possible, sous réserve de préavis et de paiement de la pénalité contractuelle de remboursement anticipé.

Article 2 : De signer l'ensemble de la documentation contractuelle prêt à intervenir décrit ci-dessus avec l'établissement La Banque Postale ainsi que tout document y relatif et tout avenant à venir y afférent, et à procéder ultérieurement aux diverses opérations prévues dans le contrat de prêt.

Article 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France

Pour le Directeur général et par délégation



Julien MATABON
Secrétaire Général

Décision n° 20160238

du 18 MAI 2016

**PORTANT
CONTRACTUALISATION AVEC LA BANQUE POSTALE D'UN EMPRUNT
DE 105 000 000 € POUR L'ANNEE 2016**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 à L. 3111-16 et R 1241-1 et suivants,
 - VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
 - VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
 - VU** la délibération du conseil n°2016/069 du 30 mars 2016 relative au budget primitif 2016 et portant délégation au profit du Directeur général en matière de réalisation des emprunts,
 - VU** la délibération du conseil n°2016/0133 en date du 30 mars 2016 portant avis concernant la nomination du Directeur général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
 - VU** l'arrêté n°SRHRS-2016/108 portant recrutement par voie de détachement de Monsieur Laurent PROBST en qualité de Directeur général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
 - VU** l'arrêté n°SRHRS-2014/423 de nomination par voie de détachement dans l'emploi fonctionnel de secrétaire général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France de Monsieur Julien Matabon,
 - VU** la décision n° 2016/0163 du 12 avril 2016 du Directeur général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France portant délégation de signature au profit de Monsieur Julien Matabon,
 - VU** la proposition financière de la Banque Postale,
- CONSIDERANT** qu'il convient de réaliser l'emprunt correspondant ;

DECIDE

Article 1^{er} : De conclure, en vue d'assurer le financement des investissements inscrits au budget primitif 2016, un contrat de prêt auprès de l'établissement la Banque Postale, selon les conditions principales suivantes :

- ⌘ Montant : 105 000 000 euros ;
- ⌘ Durée du contrat : 30 ans ;
- ⌘ Taux d'intérêt : taux fixe maximum de 1,79%;
- ⌘ Amortissement : amortissement annuel constant du capital ;
- ⌘ Echéances de paiement: annuelles ;
- ⌘ Commission forfaitaire : 0,05% du montant total du prêt soit 52 500€;
- ⌘ Remboursement anticipé : possible, sous réserve de préavis et de paiement de la pénalité contractuelle de remboursement anticipé.

Article 2 : De signer l'ensemble de la documentation contractuelle relative au prêt à intervenir décrit ci-dessus avec l'établissement La Banque Postale ainsi que tout document y relatif et tout avenant à venir y afférent, et à procéder ultérieurement aux diverses opérations prévues dans le contrat de prêt.

Article 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France

Pour le Directeur général et par délégation



Julien MATABON
Secrétaire Général

DECISION n° 20160174

du 10 MAI 2016

**PATRIMOINE –
ACQUISITION D'UN BIEN SITUÉ AVENUE DES LILAS A MONTFERMEIL
(93)
Parcelles cadastrées section A n° 213 et A n° 600
POUR LA REALISATION DU PROJET DU DEBRANCHEMENT DU T4 VERS
CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l'article L 1211-1 dudit Code ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L 1311-9 à L 1311-12 dudit Code ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2012/0098 du 11 avril 2012 portant approbation du schéma de principe, du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de la convention de financement avant projet et premières acquisitions foncières du T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n°2013/178 du 10 juillet 2013 portant déclaration de projet ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 2013-2453 du 12 septembre 2013 qui déclare d'utilité publique le projet du tramway T4 au profit du STIF, de RFF (SNCF Réseau) et de la SNCF ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du STIF n° 20060217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général et notamment son article 1.8.1 ;
- VU** la décision du Directeur Général n° 20160163 du 12 avril 2016 portant délégation de signature ;
- VU** les avis de France Domaine en date du 16 juillet 2015 ;

CONSIDERANT que le bien, situé sur la commune de Montfermeil (département de la Seine-Saint-Denis) sis 5 et 7 avenue des Lilas, composé de deux parcelles cadastrées section A n° 213 qui consiste en une maison de 78 m² sur un terrain d'une contenance cadastrale de 300 m² et A n° 600 qui consiste en un terrain nu d'une contenance cadastrale de 272 m² encombré d'un petit bâti d'environ 10 m² ;

CONSIDERANT la nécessité de l'acquérir et d'en disposer pour la réalisation des travaux du projet du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;

CONSIDERANT l'intérêt public d'une telle acquisition foncière ;

CONSIDERANT l'opportunité d'acquérir le bien à l'amiable et les négociations menées avec le propriétaire ;

CONSIDERANT que la valeur vénale prévue respecte les avis de France Domaine ;

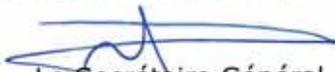
DECIDE :

ARTICLE 1 : de procéder à l'acquisition du bien sis 5 et 7 avenue des Lilas à Montfermeil, composé des parcelles cadastrées section A n° 213 qui consiste en une maison de 78 m² sur un terrain d'une contenance cadastrale de 300 m² et A n° 600 qui consiste en un terrain nu d'une contenance cadastrale de 272 m² encombré d'un petit bâti d'environ 10 m², toutes deux libres de toute occupation, appartenant à la commune de MONTFERMEIL, pour la somme de DEUX SOIXANTE DEUX MILLE CINQ CENT EUROS (262 500€), frais notariés non inclus ;

ARTICLE 2 : la somme de 262 500€, exigée pour la présente acquisition, sera reportée au budget de l'opération de transport ;

ARTICLE 3 : la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Île-de-France sis 39 bis-41 rue de Châteaudun à Paris, 9^{ème} arrondissement et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Pour Le Directeur Général et par délégation



Le Secrétaire Général

Julien MATABON

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2016-0051

Du 18 avril 2016

RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

VU la décision n° 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la décision du directeur général du Syndicat n° 2016-0163 du 12 avril 2016 portant délégation de signature au secrétaire général ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association Œuvre de la Chaussée du Maine-Centre d'Etude et d'Action Sociales et d'Initiatives Locales – OCM-CEASIL sise 4 rue Vigée Lebrun, 75015 Paris et enregistrée sous le n° siret est 784 615 387 00015, est reconnue d'utilité publique par décret du 9 septembre 1890,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association assure la gestion de structures pour la petite enfance, ce qui n'est pas suffisant en soi pour justifier du caractère social de l'activité d'autant plus que des organismes publics ou privés proposent une offre d'accueil similaire dans les mêmes conditions,
- qu'ainsi, la prise en charge financière des prestations d'accueil des jeunes enfants et du suivi médical préventif en faveur des enfants âgés de 0 à 6 ans relève des caisses d'allocations familiales dans le cadre de la «Prestation de service unique», de dotation versée par le Département de Paris ainsi que de la participation des familles calculée en fonction des barèmes établis par la Caisse nationale d'allocations familiales et donc applicables sur tout le territoire,

- que par ailleurs, l'association OCM-CEASIL gère un centre social dont les missions s'inscrivent dans le cadre d'une politique d'action sociale et familiale et de prévention contre l'exclusion, poursuivie et financée par la Caisse d'allocation familiale et le Département de Paris,
- que dès lors, l'association n'a pas établi qu'elle s'investit dans le financement des actions qu'elle réalise,
- qu'en outre, aucun justificatif sur la participation de bénévoles concourant directement à l'exercice de l'activité n'a été transmis,
- ainsi, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 19 février 2004 au nom de l'Association Œuvre de la Chaussée du Maine-Centre d'Etude et d'Action Sociales et d'Initiatives Locales – OCM-CEASIL, sise 4 rue Vigée Lebrun, 75015 Paris, est abrogée à compter du 1^{er} octobre 2016.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour le Directeur Général
Et par délégation**



**Le Secrétaire Général
Julien MATABON**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2016-0153

du 29 AVR. 2016

RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R. 1241-1 et suivants ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

VU la décision n° 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la décision du directeur général du Syndicat n° 2016-0163 du 12 avril 2016 portant délégation de signature au secrétaire général ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association dite Union Départementale des Associations Familiales de Seine Saint-Denis – UDAF 93, sise 16 rue Hector Berlioz, 93011 Bobigny cedex est enregistrée sous le n° siret 785 638 172 00078,
- que cependant, l'UDAF 93 n'a pas démontré qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat,
- ainsi, de ce seul fait, l'UDAF 93 ne peut prétendre à l'exonération du paiement du versement de transport prévue à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales, qui exige trois conditions cumulatives,

DECIDE

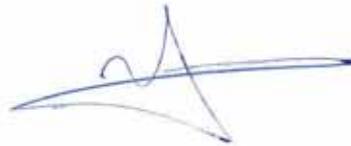
ARTICLE 1^{er} : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 21 février 2001 au nom de l'Association dite Union Départementale des Associations Familiales de Seine Saint-Denis – UDAF 93, sise 16 rue Hector Berlioz, 93011 Bobigny cedex, est abrogée à compter du 1^{er} octobre 2016.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Bobigny, immeuble Européen, hall A, 1, promenade Jean Rostand, 93005 Bobigny cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour le Directeur Général
Et par délégation,**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

**Le Secrétaire Général
Julien MATABON**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2016-0154

Du 15 avril 2016

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 ;

VU la décision n 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que la Fondation Institut Pasteur située 25-28, rue du docteur Roux, 75724 Paris cedex 15, enregistrée sous le siret n° 775 684 897 00017 est reconnue d'utilité publique par décret du 4 juin 1887,
- que la gestion désintéressée de la Fondation est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'elle a pour mission de développer et de poursuivre des travaux de recherche dans tous les domaines des sciences biologiques susceptibles de contribuer à des progrès en santé humaine,
- qu'à ce titre, elle participe à la lutte contre l'émergence de nouvelles épidémies, les maladies chroniques, les maladies dites négligées ainsi que les maladies dévastatrices touchant des populations en situation économique précaire,
- que de plus, le financement de son activité relève principalement de ses ressources propres,
- dès lors, la Fondation Institut Pasteur a justifié du caractère social de son activité,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies.

DECIDE

ARTICLE 1 : La Fondation Institut Pasteur située 25-28, rue du docteur Roux, 75724 Paris cedex 15, enregistrée sous le siret n° 775 684 897 00017, est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la notification de la présente décision.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le Directeur Général

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Probst', is written over a horizontal line.

Laurent PROBST

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision n° 2016-0169

DU 24 MAI 2016

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

VU la décision n 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'association «Comité Français pour l'Unicef dit UNICEF France» située 3 rue Duguay-Trouin, 75282 Paris cedex 06 et enregistrée sous le n° siret est 784 671 695 00087, est reconnue d'utilité publique par décret du 2 décembre 1970,
- que la gestion désintéressée d'UNICEF France est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'elle a pour mission la défense des droits des enfants victimes de la guerre, de catastrophes naturelles, de l'extrême pauvreté et de toute forme de violence ou d'exploitation,
- qu'à ce titre, UNICEF France intervient auprès des pouvoirs publics et de la société civile pour les sensibiliser à cette cause, veille à l'application de la convention internationale des droits de l'enfant et organise des campagnes de collectes de fonds,
- qu'ainsi, la quasi-totalité des dons et legs collectés sont reversés à UNICEF International pour financer ses programmes d'urgence et ses projets prioritaires liés à l'éducation des filles, à la lutte contre la maltraitance, à la vaccination, à l'aide apportée aux orphelins du sida et à la protection de la petite enfance,

- qu'en outre, l'activité est exercée par du personnel salarié avec le concours de nombreux bénévoles,
- que dès lors, l'association a démontré qu'elle mène des actions très concrètes de caractère social,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales sont ainsi remplies.

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association «Comité Français pour l'Unicef dit UNICEF France» est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} juin 2016.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le Directeur Général



Laurent PROBST

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2016-0172

du - 9 MAI 2016

RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 ;

VU la décision n° 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites à l'appui de la demande ;

CONSIDERANT

- que l'association Fonds Social Juif Unifié, sise 39 rue Broca, 75005 Paris et enregistrée sous le n° siret 775 672 207 00153, est reconnue d'utilité publique par décret du 9 janvier 1985,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que ses orientations majeures sont la lutte contre la pauvreté et la précarité, l'aide aux enfants et aux jeunes en difficulté ainsi que le soutien aux personnes âgées, isolées et dépendantes,
- qu'à ce titre, le Fonds Social Juif Unifié subventionne des programmes permettant, d'une part, l'intervention de professionnels médico-sociaux auprès d'élèves de la maternelle au lycée et ce par le biais de conventions signées entre associations socio-éducatives et établissements scolaires et, d'autre part, l'octroi de bourses cantines, de cartables et de fournitures, aussi bien en faveur d'élèves du primaire et des collèves que d'enfants issus de familles en difficulté,
- que par ailleurs, pour lutter contre les difficultés et les échecs scolaires, l'association a lancé un dispositif composé de groupes d'aide aux devoirs hebdomadaires et d'ateliers de méthodologie scolaire,
- que de surcroît, elle a créé un fonds d'urgence sociale pour répondre à des problèmes d'apurement de dettes, d'hébergements d'urgences, d'hospitalisations ou de chèques impayés,

- que le financement de son activité relève principalement de la générosité du public et de la participation financière de partenaires privés,
- qu'en outre, l'activité est exercée par du personnel salarié et des bénévoles,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales sont ainsi remplies,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'association Fonds Social Juif Unifié, sise 39 rue Broca, 75005 Paris, enregistrée sous le n° siret 775 672 207 00153 est exonérée, pour une durée de trois ans du paiement du versement de transport, à compter de la date de notification de la présente décision.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des Affaires de la Sécurité Sociale de Paris – Immeuble Le Brabant – 11 rue de Cambrai – 75945 Paris Cedex 19,

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Le Directeur Général



Laurent PROBST

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Décision N° 2016-0173

Du 12 MAI 2016

RELATIVE AU REFUS DE L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

Le Directeur Général du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

VU le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

VU le décret N° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

VU la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

VU la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

VU la décision n° 2016-0133 du 30 mars 2016 de la Présidente du Conseil du STIF portant nomination de Monsieur Laurent PROBST en qualité de directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

VU la décision du directeur général du Syndicat n° 2016-0163 du 12 avril 2016 portant délégation de signature au secrétaire général ;

VU l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU les pièces produites ;

CONSIDERANT

- que l'Association Habitat et Humanisme sise 6 avenue du Professeur André Lemierre, 75020 Paris est enregistrée sous le n° siret 398 895 870 00051,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que cependant, elle n'est pas reconnue d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat, bien qu'adhérente à l'association dite Fédération Habitat et Humanisme reconnue d'utilité publique par décret du 12 mars 2007,
- que par ailleurs, l'association a, aux termes de ses statuts, pour objet social l'insertion par le logement des personnes défavorisées ainsi que l'accompagnement des personnes en situation de fragilité,
- qu'à ce titre, elle a créé l'agence immobilière Solidarité Habitat Ile-de-France qui assure la gestion d'un parc immobilier dont la majorité des logements sont confiés par des propriétaires et loués dans le cadre de différents dispositifs garantis par l'Etat tels que Solibail, Louez solidaire Paris et mis en œuvre par la Ville de Paris et d'autres associations partenaires,

- que les pièces justificatives transmises par l'association mettent en évidence que les loyers et les charges sont acquittés par les locataires,
- que dès lors, l'association n'a pas démontré qu'elle s'investit dans le financement de son activité,
- qu'ainsi, Habitat et Humanisme n'a pas justifié que l'activité de gestion locative qu'elle exerce est une activité de caractère social,
- que dès lors, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies.

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : L'Association Habitat et Humanisme sise 6 avenue du Professeur André Lemierre, 75020 Paris et enregistrée sous le n° siret 398 895 870 00051, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour le Directeur Général
Et par délégation**



**Le Secrétaire Général
Julien MATABON**

Décision n° 20160156

Du 18 AVR. 2016

**PROGRAMME D'INVESTISSEMENT QUALITE DE SERVICE
OPERATIONS INFERIEURES A 200 000 €**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
E3669	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne 408 à Evry (91)	14 700,00
E3670	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne 9 à Plaisir (78)	24 150,00
E3671	Mise en accessibilité de 5 points d'arrêt ligne RATP 123 à Boulogne Billancourt (92)	37 450,00
E3672	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt ligne Noctilien 122 à Palaiseau (91)	58 100,00
E3673	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne 33 à Bièvres (91)	31 570,00

E3674	Mise en accessibilité de 5 points d'arrêt lignes 23 et 43 à Chessy (77)	71 645,00
E3675	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt ligne Situs 2 à Queue en Brie et Noiseau (94)	33 245,00
E3676	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 123 Issy les Moulineaux (92)	10 150,00
E3677	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 164 à Colombes (92)	38 850,00
E3678	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 175 à Courbevoie (92)	7 700,00
E3679	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 289 à Issy les Moulineaux (92)	19 600,00
E3680	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 294 à Chatillon (92)	16 450,00
E3681	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt ligne RATP 319 à Antony (92)	69 650,00
E3682	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt ligne RATP 366 à Colombes (92)	22 400,00
E3683	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt ligne RATP 390 à Clamart (92)	74 200,00
E3684	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 467 à Saint Cloud (92)	14 000,00
E3685	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 592 à Chatillon (92)	18 200,00
E3686	Mise en accessibilité de 5 points d'arrêt ligne RATP 471 à Ville d'Avray (92)	88 200,00
E3687	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne RATP 378 à Colombes (92)	24 150,00
E3688	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt ligne RATP 304 à Nanterre et Colombes (92)	32 900,00
E3689	Mise en accessibilité de 6 points d'arrêt ligne Noctilien 12 à Boulogne Billancourt (92)	112 350,00
E3690	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt navette de Vanves (92)	10 150,00
E3691	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne Hourtoule 17 et RATP 160 à Boulogne Billancourt (92)	13 650,00
E3692	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt ligne Paladin 1 à Antony (92)	21 700,00
E3693	Mise en accessibilité de 3 points d'arrêt ligne Paladin 2 à Antony (92)	67 900,00
E3694	Mise en accessibilité d'un point d'arrêt ligne Paladin 4 à Antony (92)	14 700,00
E3695	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt ligne Paladin 15 à Le Plessis Robinson (92)	33 600,00
E3696	Mise en accessibilité de 4 point d'arrêt à Everly (77)	41 300,00
E3697	Mise en accessibilité de 6 points d'arrêt ligne 2 à Mesnil le Roi (78)	45 150,00
F4175	Aménagement d'un terminus pour la ligne DM12 en gare RER C de Gragny-Balizy (91)	112 000,00
F7114	Aménagement de deux points d'arrêt pour la ligne 318 à Vincennes (94)	38 250,00
H3325	Vidéo et radiolocalisation CT2 002-038-025 Ceobus	30 960,00
H3326	Radiolocalisation CT2 002-049-230 Sqybus	20 600,00
H3327	Vidéo CT2 002-042-212 Transdev Conflans Ste Honorine	30 200,00
H3328	Vidéo et radiolocalisation CT2 002-099-227 Orgebus	19 800,00
H3329	Vidéo CT2 002-021-052 CSO	37 100,00
H3330	Vidéo CT2 002-046-040 CEAT	6 300,00
H3331	Vidéo CT2 002-070-212 Transdev Conflans Ste Honorine	22 000,00
H3332	Vidéo et radiolocalisation CT2 002-099-010 CEAT	40 400,00
H3333	Vidéo CT2 002-040-005 Transdev Houdan	44 000,00

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-2016-0160156-PSE-AU
Date de télétransmission : 26/04/2016
Date de réception en préfecture : 26/04/2016

H3334	Vidéo et radiolocalisation CT2 002-064-003 N°4 Mobilités	10 300,00
H3335	Vidéo et radiolocalisation CT2 002-028-013 Transdev Rambouillet	27 300,00
H3336	Vidéo CT2 002-086-045 Strav	15 900,00
H3337	Vidéo CT2 002-049-230 Sqybus	12 500,00
H3338	Radiolocalisation DSP Express A14 STILE	17 860,00
H3339	Vidéo CT2 002-104-400 TICE	25 988,00
H3340	Vidéo et radiolocalisation CT2 002-025-025 Ceobus	12 780,00
J3187	Primo-investissement CARTO – Plan 39	8 880,00
J3188	Primo-investissement CARTO – Plan 62	12 880,00
J3189	Primo-investissement CARTO – Plan 18	14 020,00
J3190	Primo-investissement CARTO – Plan 25	8 540,00
J3191	Primo-investissement CARTO – Plan 24	17 180,00
J3192	Primo-investissement CARTO – Plan 29	12 340,0
J3193	Primo-investissement CARTO – Plan 43	10 150,00
J3194	Primo-investissement CARTO – Plan 44	8 350,00
J3195	Primo-investissement CARTO – Plan 52	7 690,00
J3196	Primo-investissement CARTO – Plan 64	6 930,00
J3197	Primo-investissement CARTO – Plan 22	10 910,00
J3198	Extension-investissement SIV – Réseau Pep's	25 410,00
J3199	Extension-investissement SIV – Réseau Mèlibus	25 410,00
J3200	Extension-investissement SIV – Réseau Still	8 428,00
J3201	Extension-investissement SIV – Réseau Sénart Bus	14 205,00
J3202	Extension-investissement SIV – Réseau Marne et Seine	24 615,00
J3203	Extension-investissement SIV – Réseau Express 80	8 428,00
J3204	Extension-investissement SIV – Réseau TRA	41 025,00
J3205	Extension-investissement SIV – Réseau Situs	8 205,00
J3206	Extension-investissement SIV – Réseau Conflans Achères	49 230,00
J3207	Extension-investissement SIV – Réseau Mobilien 95-18	33 712,00
J3208	Extension-investissement SIV – Réseau Deux Rives de Seine	57 435,00
J3209	Extension-investissement SIV – Réseau Houdanais	67 424,00
J3210	Extension-investissement SIV – Réseau Val d'Yerres	24 615,00
J3211	Extension-investissement SIV – Réseau Sqybus	42 290,00
J3212	Régularisation-investissement SIV – Réseau Centre Essonne	76 180,00
S3049	Aménagement d'équipements Véligo en gare RER A de Noisy Champs (77)	48 400,00

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20160418-20160156-PSE-
AU
Date de télétransmission : 26/04/2016
Date de réception en préfecture : 26/04/2016

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Opérations	Euros
E3669	Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud	14 700,00
E3670	Ville de Plaisir (78)	24 150,00
E3671	Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest	37 450,00
E3672	Communauté d'Agglomération Plateau de Saclay	58 100,00
E3673	Ville de Bièvres (91)	31 570,00
E3674	Ville de Chessy (77)	71 645,00
E3675	Conseil Départemental du Val de Marne	33 845,00
E3676	Conseil Départemental des Hauts de Seine	10 150,00
E3677	Conseil Départemental des Hauts de Seine	38 850,00

E3678	Conseil Départemental des Hauts de Seine	7 700,00
E3679	Conseil Départemental des Hauts de Seine	19 600,00
E3680	Conseil Départemental des Hauts de Seine	69 650,00
E3681	Conseil Départemental des Hauts de Seine	10 100,00
E3682	Conseil Départemental des Hauts de Seine	20 400,00
E3683	Conseil Départemental des Hauts de Seine	74 200,00
E3684	Conseil Départemental des Hauts de Seine	14 000,00
E3685	Conseil Départemental des Hauts de Seine	18 200,00
E3686	Conseil Départemental des Hauts de Seine	88 200,00
E3687	Conseil Départemental des Hauts de Seine	24 150,00
E3688	Conseil Départemental des Hauts de Seine	32 900,00
E3689	Conseil Départemental des Hauts de Seine	112 350,00
E3690	Conseil Départemental des Hauts de Seine	10 150,00
E3691	Conseil Départemental des Hauts de Seine	13 650,00
E3692	Conseil Départemental des Hauts de Seine	21 700,00
E3693	Conseil Départemental des Hauts de Seine	67 900,00
E3694	Conseil Départemental des Hauts de Seine	14 700,00
E3695	Conseil Départemental des Hauts de Seine	33 600,00
E3696	Ville d'Everly (77)	41 300,00
E3697	Ville du Mesnil le Roi (78)	45 150,00
F4175	Ville de Longjumeau (91)	112 000,00
F7114	Ville de Vincennes (94)	38 250,00
H3325	CEOBUS	30 960,00
H3326	SQYBUS	20 600,00
H3327	Transdev Conflans Ste Honorine	30 200,00
H3328	ORGEBUS	19 800,00
H3329	CSO	37 100,00
H3330	CEAT	6 300,00
H3331	Transdev Conflans Ste Honorine	22 000,00
H3332	CEAT	40 400,00
H3333	Transdev Houdan	44 000,00
H3334	N°4 Mobilités	10 300,00
H3335	Transdev Rambouillet	27 300,00
H3336	STRAV	15 900,00
H3337	SQYBUS	16 125,00
H3338	STILE	17 860,00
H3339	TICE	25 988,00
H3340	CEOBUS	12 780,00
J3187	CARS HOURTOULE	8 880,00
J3188	TVM	12 880,00
J3189	TVO	14 020,00
J3190	TD MONTESSON LA BOUCLE	8 540,00
J3191	KEOLIS VERSAILLES	17 180,00
J3192	CIF	12 340,00
J3193	CIF	10 150,00
J3194	CIF	8 350,00
J3195	CIF	7 690,00
J3196	CIF	6 930,00
J3197	KEOLIS SEINE VAL DE MARNE	10 910,00
J3198	AMV	25 410,00
J3199	TD Vaux le Pénil	25 410,00
J3200	TD Nemours	8 428,00
J3201	TD Moissy Lieusaint	14 205,00
J3202	STRAV	24 615,00
J3203	Autocars Tourneux	8 428,00
J3204	TRA	41 025,00
J3205	CEAT	8 205,00
J3206	TD Conflans	49 230,00

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20160419-20160156-PSE-AU
Date de télétransmission : 26/04/2016
Date de réception en préfecture : 26/04/2016

J3207	TD Conflans	33 712,00
J3208	CSO	57 435,00
J3209	TD Houdan	57 244,00
J3210	STRAV	24 615,00
J3211	SQYBUS	57 244,00
J3212	TICE	76 180,00
S3049	Communauté d'Agglomération Paris – Vallée de la Marne	48 400,00

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20160418-20160156-PSE-
AU
Date de télétransmission : 26/04/2016
Date de réception en préfecture : 26/04/2016

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Laurent Probst

Décision n° 20160157

Du

18 AVR. 2016

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20160418-20160157-PSE-
AU
Date de télétransmission : 26/04/2016
Date de réception préfecture : 26/04/2016

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT QUALITE DE SERVICE

**OPERATIONS COMPRISES
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**

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

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements en date du 25 mars 2016 ;

CONSIDERANT qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements n'a été formulée

DECIDE

ARTICLE 1 : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Accusé de réception en préfecture
075 287500078 20160418-20160157-PSE-
AU
Date de télétransmission : 26/04/2016
Date de réception préfecture : 26/04/2016

Codes	Opérations	Euros
C1063	Renouvellement de 5 ascenseurs en gare de Magenta à Paris (75)	1 052 000,00
E3667	Mise en accessibilité de 14 points d'arrêt à Emerainville (77)	203 105,00
E3668	Mise en accessibilité de 16 points d'arrêt à Garches (92)	233 450,00
H3321	Radiolocalisation CT2 002-037-067 Marne et Morin	425 050,00
H3322	Radiolocalisation CT2 002-027-067 Marne et Morin	390 250,00
H3323	Radiolocalisation CT2 002-031-067 Marne et Morin	592 150,00
H3324	Radiolocalisation CT2 002-030-067 Marne et Morin	369 400,00
H3325	Numérisation des caméras en gares SNCF	1 787 000,00
V8025	Aménagement et requalification du centre gare de la Frette sur Seine (95)	791 000,00

ARTICLE 2 : Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
C1063	SNCF Mobilités	1 052 000,00
E3667	Ville d'Emerainville (77)	203 105,00
E3668	Ville de Garches (92)	233 450,00
H3321	Marne et Morin	425 050,00
H3322	Marne et Morin	390 250,00
H3323	Marne et Morin	592 150,00
H3324	Marne et Morin	369 400,00
H3325	SNCF	1 787 000,00
V8025	Ville de la Frette sur Seine (95)	791 000,00

ARTICLE 3 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.


Laurent Probst

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Décision n° 20160235

du 18 MAI 2016

**DESIGNATION DU PRESIDENT
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE
DES SERVICES PUBLICS LOCAUX DU STIF**

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

- VU** les articles L. 1241-2 et suivants du code des transports,
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le code général des collectivités territoriales, notamment son article L.1413-1,
- VU** la délibération n° 2016/064 du 30 mars 2016 portant désignation des membres de la consultative des services publics locaux,

CONSIDERANT que le conseil a élu les trois représentants du STIF parmi ses membres et désigné les trois représentants des associations,

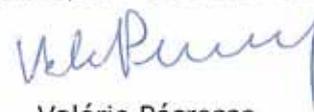
CONSIDERANT que la commission consultative des services publics locaux est présidée par le président de l'organe délibérant ou par son représentant,

DECIDE :

ARTICLE 1^{ER} : Mme Yasmine CAMARA assure la présidence de la commission consultative des services publics locaux du STIF pour la durée de son mandat, en tant que représentante de la Présidente du Conseil du Syndicat.

ARTICLE 2 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La présidente du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France



Valérie Péresse