

Date de parution : Lundi 13 juin 2016

RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF



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

N° 112– Avril à mai 2016
Conseil du 1^{er} juin 2016

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

- les délibérations du conseil du Syndicat également consultables sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/>
- les décisions de la direction générale ou des directeurs, prises par délégation.

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

Le présent recueil est publié et consultable sur le site internet du STIF : <http://www.stif.info/>

SOMMAIRE

| | Pages |
|--|-------|
| <u>Délibérations du conseil d'administration du 1^{er} juin 2016</u> | |
| <u>Fonctionnement des instances du STIF</u> | |
| Délibération du conseil n°2016/182 – Elections des membres de la Commission d'appel d'offres | 13 |
| Délibération du conseil n°2016/183 – Elections des membres de la Commission de délégation de service public | 14 |
| Délibération du conseil n°2016/184 – Modalités de désignation des membres du jury siégeant en jury de concours et de maîtrise d'œuvre | 15 |
| Délibération du conseil n°2016/185 – Elections des membres des membres du jury siégeant en jury de concours et de maîtrise d'œuvre | 17 |
| Délibération du conseil n°2016/186 – Mise en œuvre d'un audit du STIF | 18 |
| <u>Numérique</u> | |
| Délibération du conseil n°2016/187 – Services numériques aux voyageurs et Opendata | 19 |
| <u>Contrats, conventions financières</u> | |
| Délibération du conseil n°2016/188 – Avenant n°2 au contrat 2016/2020 STIF-RATP | 21 |
| Délibération du conseil n°2016/189 – Avenant n°2 au contrat 2016/2019 STIF-SNCF | 27 |
| Délibération du conseil n°2016/190 – Exploitation du service de transport à la demande sur la plateforme aéroportuaire de Charles-de-Gaulle « Filéo » - Délégation de service public – Décision de principe – Autorisation | 35 |
| Délibération du conseil n°2016/191 – Avenant de prolongation d'un an à la convention partenariale Filéo | 36 |

| | |
|--|-----|
| Délibération du conseil n°2016/192 – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Persan-Roissypôle | 44 |
| Délibération du conseil n°2016/193 – Avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Chelles-Roissypôle | 48 |
| Délibération du conseil n°2016/194 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 et avenant n°5 à la convention partenariale pour le réseau de l'Arpajonnais | 52 |
| Délibération du conseil n°2016/195 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau SITUS | 66 |
| Délibération du conseil n°2016/196 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°11 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Marne et Seine | 72 |
| Délibération du conseil n°2016/197 – Services réguliers routiers de voyageurs en Ile-de-France – Avenant n°11 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Orgebus Genovebus | 77 |
| <u>Projets d'investissement</u> | |
| Délibération du conseil n°2016/198 – Avis du STIF sur le projet CDG Express – Impacts sur les lignes du réseau exploité Francilien | 84 |
| Délibération du conseil n°2016/199 – Tramway T9 Paris – Orly Ville : convention de financement REA 1 | 87 |
| Délibération du conseil n°2016/200 – Schéma directeur du RER A - Création d'équipements de retournement, de garage et d'alimentation des trains à Marne-la-Vallée – Chessy – Convention de financement des études AVP de la phase 2 | 120 |
| Délibération du conseil n°2016/201 – Schéma directeur du RER B Sud – Convention de financement études d'avant-projet pour la création d'un terminus provisoire au Bourget | 152 |
| Délibération du conseil n°2016/202 – Schéma directeur du RER C – Modernisation des gares – Avant-projet de la gare de Saint-Ouen RER – Convention de financement des études projet et travaux de la gare de Saint-Ouen et aménagements complémentaires de la correspondance ligne 14 Clichy Saint-Ouen RER / RER C | 185 |
| Délibération du conseil n°2016/203 – Prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier – Convention de financement de travaux n°1 | 219 |
| Délibération du conseil n°2016/204 – Prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen – Convention de financement de travaux n°3 | 250 |
| Délibération du conseil n°2016/205 – Pôles d'échanges du tripôle Gare de Lyon – Gare de Bercy – Gare d'Austerlitz – Convention de financement d'études d'un schéma de développement de l'intermodalité | 284 |

| | |
|--|-----|
| Délibération du conseil n°2016/206 – TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) – 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 | 307 |
| Délibération du conseil n°2016/207 – Création de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny (RER E et Transilien ligne P) interconnectée à la ligne 15 Sud (tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs) – Dossier de concertation du MOA SNCF Réseau | 338 |
| Délibération du conseil n°2016/208 - Ligne 15 Sud (tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs) du Grand Paris Express – Levée de la réserve relative à l’avant-projet RATP – Convention de financement relative à la réalisation des travaux d’adaptation des stations RATP de Châtillon-Montrouge, Créteil l’Échat et Villejuif-Louis Aragon | 341 |
| Délibération du conseil n°2016/209 - Ligne 15 Sud (tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs) du Grand Paris Express – Levée des réserves relatives à l’avant-projet SNCF – Convention de financement relative à la réalisation des travaux d’adaptation des gares SNCF Le Vert de Maisons et Les Ardoines | 343 |
| <u>Marchés publics</u> | |
| Délibération du conseil n°2016/210 – Modalités de passation des marchés publics en procédure adaptée | 345 |
| Délibération du conseil n°2016/211 – Marché 2015-72 – Prolongement du tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge – Sondages géotechniques | 347 |
| Délibération du conseil n°2016/212 – Marché2015-103 – Fourniture des équipements et des travaux des systèmes et équipements courants faibles (Cfa) – Nouvelle branche du tram-train T4 jusqu’à Clichy-sous-Bois et Montfermeil | 348 |
| Délibération du conseil n°2016/213 – Marché 2015-106 – Travaux relatifs aux espaces verts – Nouvelle branche du tram-train T4 jusqu’à Clichy-sous-Bois et Montfermeil | 350 |
| Délibération du conseil n°2016/214 – Marché 2015-94 – Traitement des données de validation permettant l’évaluation du trafic des lignes de bus exploitées par les opérateurs privés d’Ile-de-France | 351 |
| Délibération du conseil n°2016/215 – Accord cadre 2015-97 – Etudes et expertises sur l’exploitation ferroviaire en Ile-de-France | 352 |
| Délibération du conseil n°2016/216 – Marché 2015-112 – Assistance à maîtrise d’ouvrage globale pour la réalisation de la ligne Tzen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi | 353 |
| Délibération du conseil n°2016/217 – Avenant n°1 au marché 2015-37 – Missions d’expertise et d’analyse sur les volets exploitation, maintenance et systèmes de transport dans le cadre de projets d’investissement | 354 |
| Délibération du conseil n°2016/218 – Avenant n°1 à l’accord cadre 2015-09 – Transport scolaire des élèves et étudiants handicapés des départements des Yvelines (78) et du Val d’Oise (95) par véhicules légers ou de moins de 9 places | 355 |

Offre de transport

| | |
|--|-----|
| Délibération du conseil n°2016/220 – Schéma directeur du réseau Paris Est | 356 |
| Délibération du conseil n°2016/221 – Avenant à la convention de financement des études de schéma directeur RER E et P | 358 |
| Délibération du conseil n°2016/222 – Dispositif de centres de réservation et de gestion de transports spécialisés PAM dans Paris | 366 |
| Délibération du conseil n°2016/223 – Aides accordées par le département de l'Essonne pour les achats de titres sur circuits spéciaux scolaires | 382 |
| Délibération du conseil n°2016/224 – Aides accordées par le département du Val d'Oise pour les achats de titres sur circuits spéciaux scolaires | 391 |
| Délibération du conseil n°2016/225 – Impacts de la refonte de la carte intercommunale en Ile-de-France – Délégation de compétence à la Communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération en matière de services spéciaux de transport public routier réservés aux élèves | 403 |

Affaires tarifaires

| | |
|--|-----|
| Délibération du conseil n°2016/226 – Aides accordées aux collégiens et lycéens boursiers pour l'achat du forfait Imagine R | 415 |
|--|-----|

Matériel roulant

| | |
|--|-----|
| Délibération du conseil n°2016/219 – Tramway T5 – Convention de financement matériel roulant – Acquisition de 4 rames STE3 pour l'augmentation de l'offre en heure de pointe | 420 |
| Délibération du conseil n°2016/227 – Tramway T5 – Convention de financement infrastructure – Adaptation du SMR T5 pour l'augmentation de l'offre en heure de pointe | 441 |

Divers

| | |
|---|-----|
| Délibération du conseil n°2016/228 – Amélioration de la qualité de service – Régularisation de subventions | 466 |
| Délibération du conseil n°2016/229 – Abrogation de la prise en charge par le STIF des séjours d'enfants avec hébergement et des bons cadeaux pour naissance ou adoption | 468 |
| Délibération du conseil n°2016/230 – Transformations de postes | 469 |

Décisions de la direction générale

Délégation de signature

| | |
|--|-----|
| Décision du directeur général n°2016/163 du 12 avril 2016 portant délégation de signature à M. MATABON, secrétaire général, à M. GRANDJEAN, chef de la division des Affaires juridiques, des marchés publics et du patrimoine, à Mme RAGOT-BLIN, chef de la division Budget-finances, à Mme LE GALL, son adjointe, à M. DELAMARRE, chef de la division Informatique, à M. COLOMBO, chef de la division des ressources humaines et des relations sociales, à M. LOISEL, chef de la division Contrats, à M. MULLER, adjoint au chef de la division des Affaires juridiques, des marchés publics et du patrimoine | 470 |
| Décision du directeur général n°2016/164 du 18 avril 2016 portant délégation de signature à M. LAPIERRE, M. BOUILLAGUET, son adjoint, Mme AHISSAN ABA-AIRAULT, coordinatrice des transports adaptés de l'Essonne | 475 |
| Décision du directeur général n°2016/165 du 18 avril 2016 portant délégation de signature à M. GAUCHERY, chargé de projets à la division ORD | 477 |
| Décision du directeur général n°2016/166 du 18 avril 2016 portant délégation de signature à M. MATABON du 25 au 29 avril 2016 | 479 |
| Décision du directeur général n°2016/181 du 18 mai 2016 portant délégation de signature à M. GRANDJEAN, chef de la division AJMP relative à l'acquisition de la parcelle cadastrée Fn°860 à Montfermeil (93) | 480 |

Finances

| | |
|--|-----|
| Décision du directeur général n°2016/175 du 09 mai 2016 – Consignation d'une indemnité d'expropriation pour la réalisation du projet de TCSP entre Massy et Saclay | 481 |
| Décision du directeur général n°2016/237 du 18 mai 2016 portant contractualisation d'un emprunt de 70 000 000 € pour l'année 2016 avec La Banque Postale | 483 |
| Décision du directeur général n°2016/238 du 18 mai 2016 portant contractualisation d'un emprunt de 105 000 000 € pour l'année 2016 avec La Banque Postale | 485 |

Patrimoine

| | |
|---|-----|
| Décision du directeur général n°2016/174 du 10 mai 2016 – Acquisition d'un bien situé avenue des Lilas à Montfermeil (93) – Parcelles cadastrées section A n°213 et 600 pour la réalisation du projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil | 487 |
|---|-----|

Versement transport

| | |
|--|-----|
| Décision du directeur général n°2016/051 du 18 avril 2016 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport – Association Œuvre de la Chaussée du Maine-Centre d'étude et Action sociales et d'Initiatives locales (OCM-CEASIL) | 489 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Décision du directeur général n°2016/153 du 29 avril 2016 relative à l'abrogation d'une décision d'exonération du versement de transport – UDAF 93 | 491 |
| Décision du directeur général n°2016/154 du 15 avril 2016 relative à l'exonération du versement de transport – Fondation Institut Pasteur | 493 |
| Décision du directeur général n°2016/169 du 24 mai 2016 relative à l'exonération du versement de transport – UNICEF France | 495 |
| Décision du directeur général n°2016/172 du 09 mai 2016 relative à l'exonération du versement de transport – Fonds social juif unifié (FSJU) | 497 |
| Décision du directeur général n°2016/173 du 12 mai 2016 relative au refus d'exonération du versement de transport – Association Habitat et Humanisme | 499 |
| <u>Qualité de service</u> | |
| Décision du directeur général n°2016/156 du 18 avril 2016 – Programme d'investissement Qualité de service : opérations inférieures à 200 000 € | 501 |
| Décision du directeur général n°2016/157 du 18 avril 2016 – Programme d'investissement Qualité de service : opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 € | 506 |
| <u>Divers</u> | |
| Décision du directeur général n°2016/235 du 18 mai 2016 – Désignation de la présidence de la Commission consultative des services publics locaux du STIF | 508 |

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/182
Séance du 1^{er} juin 2016**

ELECTION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'APPEL D'OFFRES

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 1414-1 à L 1414-4 et L 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- 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** la délibération n°2016/062 du 30 mars 2016 portant désignation des membres de la Commission d'Appel d'Offres ;
- VU** le rapport général n°2016/182 à 185 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'abroger la délibération n°2014/214 du 21 mai 2014 portant modalités de désignation des membres de la Commission d'Appel d'Offres ainsi que la délibération n° 2016/062 du 30 mars 2016 portant désignation des membres de la Commission d'Appel d'Offres ;

ARTICLE 2 : sont élus pour siéger à la Commission d'Appel d'Offres :

| Membres titulaires | Membres suppléants |
|---------------------------|---------------------------|
| Thierry MEIGNEN | Yannick BOEDEC |
| Claude BODIN | Brigitte KUSTER |
| Marianne DURANTON | Didier DOUSSET |
| Jacques BAUDRIER | Pierre SERNE |
| Isabelle BERESSI | Corinne VALLS |

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 PÉCRESSSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/183
Séance du 1^{er} juin 2016**

**ELECTION DES MEMBRES
DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

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.1411-5, D.1411-3 et D.1411-4 du code général des collectivités territoriales ;
- 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°2006/213 du 15 mars 2006 relative aux modalités de désignation des membres de la commission de délégation de service public ;
- VU** la délibération n°2016/066 du 30 mars 2016 portant désignation des membres de la commission de délégation de service public ;
- VU** le rapport général n°2016/182 à 185 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'abroger la délibération n° 2016/066 du 30 mars 2016 portant désignation des membres de la commission de délégation de service public ;

ARTICLE 2 : sont élus pour siéger à la commission de délégation de service public :

| Membres titulaires | Membres suppléants |
|---------------------------|---------------------------|
| Thierry MEIGNEN | Yannick BOEDÉC |
| Claude BODIN | Brigitte KUSTER |
| Marianne DURANTON | Didier DOUSSET |
| Jacques BAUDRIER | Pierre SERNE |
| Isabelle BERESSI | Corinne VALLS |

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°2016/184
Séance du 1^{er} juin 2016

**MODALITES DE DESIGNATION DES MEMBRES DU JURY SIEGEANT
EN JURY DE CONCOURS ET DE MAITRISE D'ŒUVRE**

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 1414-1 à L 1414-4 et L 1411-5 du code général des collectivités territoriales ;
- 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 88 à 90 ;
- VU** la délibération n°2014/218 du 21 mai 2014 relative aux modalités de désignation des membres du jury de concours et du jury de maîtrise d'œuvre du STIF ;
- VU** le rapport général n°2016/182 à 185 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La délibération n°2014/218 du 21 mai 2014 relative aux modalités de désignation des membres du jury de concours et du jury de maîtrise d'œuvre du STIF est abrogée.

ARTICLE 2 : Le jury est composé exclusivement de personnes indépendantes des participants au concours.

ARTICLE 3 : Les membres élus de la commission d'appel d'offres font partie du jury.

ARTICLE 4 : Lorsqu'une qualification professionnelle particulière est exigée pour participer à un concours, au moins un tiers des membres du jury doit posséder cette qualification ou une qualification équivalente.

ARTICLE 5 : Il peut être alloué aux membres du jury ayant la même qualification professionnelle que celle exigée des candidats, sur demande, une indemnité forfaitaire de 200 euros HT par demi-journée, pour leur participation dans le cadre du Jury.

ARTICLE 6 : Est autorisé le versement d'une prime aux candidats aux opérateurs économiques qui ont remis des prestations conformes au règlement du concours. La prime est allouée aux candidats sur proposition du Jury, celui-ci pouvant également la modérer ou la supprimer si les conditions de la consultation le prévoient. Le montant de cette prime est égal au prix estimé des études à effectuer par les candidats affecté d'un abattement au plus égal à 20 %. La rémunération du titulaire du marché public tient compte de la prime reçue.

ARTICLE 7 : Est autorisé le versement d'une prime aux candidats, dans le cadre d'autres procédures liées à la maîtrise d'œuvre et quel que soit le montant du marché, lorsque l'entité adjudicatrice ou le pouvoir adjudicateur exige que les offres soient accompagnées d'échantillons, de maquettes ou de prototypes concernant l'objet du marché et que ces demandes impliquent un investissement significatif pour les candidats. Le montant de la prime est indiqué dans les documents de la consultation et la rémunération du titulaire du marché public tient compte de la prime reçue.

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 PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2016/185
Séance du 1^{er} juin 2016**

**ELECTION DES MEMBRES DU JURY DE CONCOURS ET
DU JURY DE MAITRISE D'ŒUVRE**

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 1414-1 à L 1414-4 et L 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales ;
- 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** la délibération n°2016/063 du 30 mars 2016 portant désignation des membres du jury de concours et du jury de maîtrise d'œuvre ;
- VU** le rapport général n°2016/182 à 185 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'abroger la délibération n° 2016/063 du 30 mars 2016 portant des membres du jury de concours et du jury de maîtrise d'œuvre ;

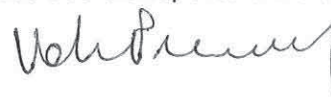
ARTICLE 2 : sont élus pour siéger au jury de concours et au jury de maîtrise d'œuvre :

| Membres titulaires | Membres suppléants |
|---------------------------|---------------------------|
| Thierry MEIGNEN | Yannick BOEDEC |
| Claude BODIN | Brigitte KUSTER |
| Marianne DURANTON | Didier DOUSSET |
| Jacques BAUDRIER | Pierre SERNE |
| Isabelle BERESSI | Corinne VALLS |

ARTICLE 3 : Lorsqu'une qualification professionnelle particulière est exigée pour participer à un concours, au moins un tiers des membres du jury doit posséder cette qualification ou une qualification équivalente.

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 PÉCRESSÉ

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/186
Séance du 1^{er} juin 2016

AUDIT RELATIF A L'ORGANISATION
ET AUX PERSPECTIVES FINANCIERES DU STIF

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** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- VU** la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) ;
- 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 rapport n°2016/186 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver le principe de lancer un audit relatif à l'organisation et aux perspectives financières du STIF selon les orientations présentées dans le rapport susvisé.

ARTICLE 2 : Le directeur général est mandaté par le Conseil pour lancer cet audit et pour en présenter les résultats au Conseil d'ici le début de l'année 2017 (fin d'année 2016).

ARTICLE 3 : Mme DURANTON est désignée par le Conseil afin d'être associée à la réalisation de l'audit.

ARTICLE 4 : L'auditeur proposera aux administrateurs qui le souhaiteraient de recueillir leur point de vue.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera affichée, mise en ligne et 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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2016/187

Séance du 1^{er} juin 2016

SERVICES NUMERIQUES AUX VOYAGEURS ET OPENDATA

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1115-1 et L. 1115-2, L.1231-8, L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal ;
- 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 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2009/1032 du 9 décembre 2009 relative au schéma directeur de l'information voyageur ;
- VU** la délibération n° 2013/008 du 13 février 2013 relative à la modernisation de la billettique en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° 2015/548 du 7 octobre 2015 relative à la mise à disposition des données de transport disponibles dans le cadre de la démarche opendata du STIF
- VU** le rapport n° 2016/187 ;
- VU** l'avis de la Commission de la qualité de service, accessibilité et relation avec les usagers du 26 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1^{er} : d'approuver le développement d'un service de référence d'information au voyageur, au moyen de l'application mobile Vianavigo et du site vianavigo.com, avec des services innovants, accessibles à tous, et doté d'un calculateur pleinement multimodal, prévisionnel et prédictif, qui consiste pour la période 2016-2017 à réaliser l'intégration dans Vianavigo des fonctionnalités d'Infomobi et des itinéraires vélos ainsi qu'à créer un site « Vianavigo Lab » permettant le test de services nouveaux directement auprès des voyageurs. Pour la période 2017-2019, il s'agira de mettre en place progressivement les services suivants :

- intégrer les fonctions billettiques et information voyageurs dans un univers de service unifié (convergence vianavigo – navigo),
- couvrir les modes partagés (autopartage principalement) ainsi que les services proposés par des opérateurs privés,
- fournir une fonction de recherche des solutions de covoiturage en lien avec les opérateurs et plateformes existants,
- mettre en place un nouveau calculateur proposant des services prédictifs et intégrant des critères qualitatifs.

ARTICLE 2 : d'approuver le principe de la création d'un comité Opendata qui se réunira au moins une fois par an et qui sera convoqué une première fois en septembre 2016 et de l'organisation d'un évènement sur l'usage des données

transport en décembre 2016, notamment à l'occasion de l'ouverture des données Temps Réel.

ARTICLE 3 : d'approuver le principe de création d'une plateforme régionale sur les données de mobilités dès 2018

ARTICLE 4 : d'approuver le programme d'acquisition de données nouvelles sur les réseaux de transport en :

- y consacrant une partie des crédits prévus dans les Plans d'Investissements inclus dans les contrats liant les entreprises de transport au STIF,
- lançant les marchés nécessaires pour la collecte et la maintenance de nouvelles données, notamment les données d'accessibilités et la cyclabilité,
- définissant et en mettant en place les usages pertinents du crowd sourcing.

ARTICLE 5 : de saisir les opérateurs de transport pour que la mise en œuvre du programme de déploiement du wifi et 3G/4G dans les réseaux en relation avec les opérateurs télécom permettent une couverture complète du réseau de la RATP et de la SNCF en 2018.

ARTICLE 6 : d'approuver l'accélération du Programme de Modernisation Billettique sur la base du calendrier suivant :

- En 2016 et 2017 :
 - création du service internet et mobile permettant la gestion du compte client Navigo dès mi-2016,
 - dématérialisation des services de souscription et de service après-vente pour les abonnés Navigo progressivement entre mi 2016 et fin 2017
 -
- Dès 2018 et jusqu'en 2020 :
 - mise en place des outils permettant de voyager grâce à l'application ViaNavigo sur smartphone dès 2018, par exemple via le chargement du forfait sur la carte Navigo avec le smartphone, ou via l'utilisation du smartphone pour souscrire à un service de post-paiement. Ce service de post-paiement permettra de voyager avec une carte Navigo ou, pour les usagers équipés qui le souhaitent, avec un smartphone compatible NFC,
 - mise en place de l'acceptation de la carte bancaire sur certaines lignes de bus.
- A l'horizon 2021 :
 - déploiement du porte-monnaie transport,
 - acceptation de la carte bancaire sur tous les valideurs du réseau francilien,
 - suppression du billet magnétique.

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 PECRESSE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/188
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT N°2 AU CONTRAT 2016-2020
ENTRE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS
D'ILE-DE-FRANCE ET LA RATP

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** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- 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 RATP signé le 5 novembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/188 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°2 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et RATP pour la période 2016-2020, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer ledit avenant.

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



Avenant n° 2 au CONTRAT 2016-2020

entre

le Syndicat des Transports d'Ile-
de-France

et

la Régie Autonome des Transports
Parisiens

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, en vertu de la délibération n°2016/XXX,

ci-après désigné « STIF »,

ET

- **LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 54 quai de la Râpée 75599 PARIS CEDEX 12, représentée par sa présidente-directrice générale, Madame Elisabeth BORNE, en vertu de _____

ci-après désignée « RATP »

Objet de l'avenant

| | |
|--|---|
| ARTICLE 1 ^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE | 3 |
| 1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC) | 3 |
| 1.2 AJUSTEMENT C11 | 4 |
| 1.3 AJUSTEMENT C12 | 4 |
| ARTICLE 3. – MODIFICATION DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE STIF A LA RATP... | 4 |
| ARTICLE 4. - DISPOSITION GENERALE | 4 |
| ARTICLE 5. - ENTREE EN VIGUEUR | 5 |

ARTICLE 1^{ER} - MODIFICATION DE L'OFFRE DE REFERENCE

L'objet du présent avenant est de traduire, dans le contrat d'exploitation STIF-RATP 2016-2020, l'impact des renforts d'offre pour la finale de l'Euro 2016 prévue le dimanche 10 juillet 2016 sur l'ensemble du réseau de transport RATP.

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT (TKC/KCC)

En application de l'annexe I-A-4 et I-B-1, le service de référence est modifié comme suit :

| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|
|------|------|------|------|------|

Méto

| | | | | | | |
|-------------------|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------|
| Ligne 1 | Renfort d'offre ligne 1 | 141 341 | 297 344 | 297 344 | 297 344 | 0 |
| Ligne 1 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 2 594 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 2 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 2 907 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 4 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 2 076 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 6 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 2 789 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 9 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 3 678 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 13 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 3 087 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ligne 14 | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 1 172 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sous-total | | 159 644 | 297 344 | 297 344 | 297 344 | 0 |

RER

| | | | | | | |
|-------------------|----------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| RER A | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 1 292 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| RER B | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 892 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sous-total | | 2 184 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Bus

| | | | | | | |
|-------------------|----------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| Noctilien | Renfort d'offre finale Euro 2016 | 7 203 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sous-total | | 7 203 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | |
|--------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|
| <i>Total réseau de surface</i> | 7 203 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|--------------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|

| | | | | | |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---|
| <i>Total réseau ferré</i> | 161 828 | 297 344 | 297 344 | 297 344 | 0 |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---|

| | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------|
| Total | 169 031 | 297 344 | 297 344 | 297 344 | 0 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------|

1.2 AJUSTEMENT C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2011.

| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|
|------|------|------|------|------|

Euro 2016

| | | | | | |
|-------------------------------------|------------------|----------|----------|----------|----------|
| Total Transport (Métro, RER et Bus) | 479 700 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total Stations et Sécurité | 808 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sous-total | 1 287 700 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Métro

| | | | | | |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------|
| Renfort d'offre Ligne 1 | 358 000 | 880 000 | 880 000 | 880 000 | 0 |
| Sous-total | 358 000 | 880 000 | 880 000 | 880 000 | 0 |

| | | | | | |
|--------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------|
| Total | 1 645 700 | 880 000 | 880 000 | 880 000 | 0 |
|--------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------|

1.3 AJUSTEMENT C12

Les impôts et taxes générés par les modifications d'offre sont remboursés par le STIF à l'euro-l'euro à la RATP.

ARTICLE 3. – MODIFICATION DES CONTRIBUTIONS VERSEES PAR LE STIF A LA RATP

Les ajustements de la contribution C11 indiqués à l'article 1 seront mis à jour en fonction des coûts unitaires standards qui seront définis dans un prochain avenant.

Ces ajustements de la contribution C11 ainsi que ceux indiqués aux articles 2 et 3 viennent modifier la contribution versée par le STIF au titre du contrat.

ARTICLE 4. - DISPOSITION GENERALE

Toutes les clauses du contrat STIF-RATP 2016-2020, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2020.

ARTICLE 5. - ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à Paris, le

Le directeur général du STIF

Laurent PROBST

La présidente de la RATP

Elisabeth BORNE

PROJET

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/189
Séance du 1^{er} juin 2016

**AVENANT N°2 AU CONTRAT 2016-2019 ENTRE
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE ET
SNCF MOBILITES**

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** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- 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 SNCF Mobilités signé le 10 novembre 2015 ;
- VU** le rapport n°2016/189 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Le projet d'avenant n°2 au contrat entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et SNCF Mobilités pour la période 2016-2019, joint à la présente délibération, est approuvé.

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à signer ledit avenant.

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 PÉCRESE



Avenant n° 2 au Contrat 2016-2019

entre

le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France

et

SNCF Mobilités

Avenant n° 2 au contrat STIF-SNCF Mobilités 2016-2019

ENTRE :

- **LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par son directeur général, Laurent PROBST, en vertu de la délibération n° 2016/189

Ci-après désigné « **STIF** »,

ET

- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est situé au 9 rue Jean-Philippe Rameau 93200 SAINT DENIS, représentée par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après désignée par « **SNCF Mobilités** »,

OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'introduire dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF Mobilités signé le 10 novembre 2015, les ajustements suivants:

| | | |
|------------|--|---|
| ARTICLE 1. | MODIFICATIONS D'OFFRE..... | 4 |
| | 1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT..... | 4 |
| | 1.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11..... | 4 |
| | 1.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C12..... | 4 |
| ARTICLE 2. | PERENNISATION DU DISPOSITIF WELCOME..... | 5 |
| ARTICLE 3. | REVISION DE LA CONTRIBUTION C11..... | 6 |
| ARTICLE 4. | EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT..... | 7 |
| ARTICLE 5. | DISPOSITIONS GENERALES..... | 7 |
| ARTICLE 6. | ENTREE EN VIGUEUR..... | 7 |

.....

ARTICLE 1. MODIFICATIONS D'OFFRE

1.1 L'OFFRE DE TRANSPORT

En application de l'annexe I-A-5, le service de référence est modifié comme suit :

| Milliers de Kilomètres commerciaux | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|
| Renforts finale de l'Euro 2016 | 3,9 | 0 | 0 | 0 |
| SA 2017 – Création d'un train ligne L | 1,9 | 5,7 | 5,7 | 5,7 |

| Milliers de Kilomètres techniques | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|
| Renforts finale de l'Euro 2016 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| SA 2017 – Création d'un train ligne L | 0,2 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

1.2 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015 :

| En M€ HT 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Renforts finale de l'Euro 2016 | 0,238 | 0 | 0 | 0 |
| SA 2017 – Création d'1 train ligne L | 0,036 | 0,106 | 0,106 | 0,106 |
| Somme des ajustements de C11 | 0,274 | 0,106 | 0,106 | 0,106 |

1.3 AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C12

Les montants repris ci-dessous sont exprimés en € HT 2015.

| En M€ HT 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Renforts finale de l'Euro 2016 | 0,065 | 0 | 0 | 0 |
| SA 2017 – Création d'1 train ligne L | 0,02 | 0,058 | 0,058 | 0,058 |
| Somme des ajustements de C12 | 0,085 | 0,058 | 0,058 | 0,058 |

ARTICLE 2. PERENNISATION DU DISPOSITIF WELCOME

Le dispositif Welcome vise à renforcer les moyens humains d'accueil et de vente avec des standards de qualité plus proches de l'aéroportuaire ; ceci, afin de mieux prendre en compte les besoins spécifiques des touristes, notamment étrangers. Pour ce faire, SNCF Mobilités met en place, des équipes d'accueils multilingues identifiées par une tenue visible. Elles sont déployées à CDG1 et CDG2 –et le cas échéant à Gare du Nord – ainsi que sur 6 gares identifiées comme les plus stratégiques du RER C. Elles viennent renforcer les équipes en place afin d'assurer un accueil personnalisé et multilingue des voyageurs occasionnels pour :

- les orienter dans leur voyage,
- les informer sur la suite de leur parcours,
- leur dispenser des informations touristiques,
- les sensibiliser aux bonnes attitudes « sûreté »,
- les orienter vers les modes alternatifs en cas de perturbation,
- rassurer et lutter contre les incivilités et les actes de malveillance en gare.

Service sur la ligne B

Sur la ligne B, il est proposé de pérenniser un dispositif très proche de celui qui est actuellement déployé et qui a fait ses preuves. Le retour d'expérience permet néanmoins de l'affiner par rapport à l'existant en ajustant davantage les horaires et le nombre d'agents Welcome aux réalités des besoins des voyageurs en fonction de quatre périodes définies (noire, rouge, jaune et verte en fonction de l'affluence à CDG 1 et 2).

| PERIODE | Nbre. de jours | Nbre. de renforts WELCOME | Gares | Amplitudes |
|--------------|----------------|------------------------------|--------------|------------|
| VERTE | 126 | 7 | CDG1 et CDG2 | 7h-20h |
| JAUNE | 72 | 9 | CDG1 et CDG2 | 7h-21h |
| ROUGE | 64 | 11 | CDG1 et CDG2 | 7h-21h |
| NOIRE | 103 | 13 | CDG1 et CDG2 | 7h-22h |

Service sur la ligne C

Le dispositif sur la ligne C est centré sur la période la plus touristique (120 jours de mi-mai à mi septembre) et sur les 6 gares les plus fréquentées par les touristes. Il sera mis en place à partir de 2017.

| Nbre. de renforts WELCOME | Gares | Amplitudes | Jours |
|------------------------------|--------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 2 | Versailles Château Rive Gauche | 9h - 20h | tous les jours sauf le lundi |
| 2 | St Michel Notre Dame | 9h - 18h | tous les jours |
| 2 | Champ de Mars | 9h - 18h | tous les jours |
| 2 | Invalides | 9h - 12h et 14h - 17h | tous les jours |
| 2 | Musée d'Orsay | 9h - 12h et 14h - 17h | tous les jours sauf le lundi |
| 2 | Neuilly Porte Maillot | 9h-18h | tous les jours |

La consistance du dispositif sera validée, en amont de toute mise en œuvre, par le comité de pilotage défini ci-après.

MODALITES DE SUIVI

En 2017, un comité de pilotage spécifique permettra de suivre la mise en œuvre du dispositif, il se réunira en tant que de besoin et a minima une fois par an.

Le comité de pilotage sera composé :

- des représentants de SNCF Mobilités,
- des représentants du STIF,
- le cas échéant des représentants d'autres co-financeurs qui auraient contractualisé avec SNCF Mobilités ou le STIF.

A compter de 2018, le respect de la mise en place du dispositif sera suivi dans le cadre du comité Qualité de service. En particulier, SNCF Mobilités rendra compte de la pertinence du dispositif vis-à-vis des clients à travers une analyse spécifique des résultats de la T Mesure.

Le STIF dispose par ailleurs d'un droit d'audit et d'un droit de contrôle tel que prévu à l'article 105 du contrat.

En cas d'émergence de nouveaux besoins, SNCF Mobilités est autorisée à rechercher d'autres financeurs afin de couvrir ces services supplémentaires.

AJUSTEMENT DE LA CONTRIBUTION C11

| | <i>En M€ HT 2015</i> | | | |
|-------------------------|----------------------|------|------|------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Coût dispositif Welcome | 0,95 | 3,40 | 3,30 | 3,30 |

Le montant de cette contribution peut le cas échéant être revu à la baisse par voie d'avenant en cas de perception de subventions par d'autres financeurs.

ARTICLE 3. REVISION DE LA CONTRIBUTION C11

Conformément à l'article 84-2 du contrat, pour tenir compte des modifications d'offre et des modifications tarifaires exposées précédemment, la contribution C11 en euros HT 2015 versée à SNCF Mobilités est majorée des montants figurants dans le tableau ci-dessous :

| En M d'euros HT 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Modifications d'offre | 0,274 | 0,106 | 0,106 | 0,106 |
| Dispositif Welcome | 0,95 | 3,40 | 3,30 | 3,30 |
| Somme des ajustements avenant n°2 | 1,224 | 3,506 | 3,406 | 3,406 |

ARTICLE 4. EVOLUTION ANNUELLE DES CONTRIBUTIONS PREVUES PAR LE PRESENT AVENANT

L'évolution annuelle des ajustements de la contribution C11 indiqués à l'article précédent suit l'indexation du contrat.

ARTICLE 5. DISPOSITIONS GENERALES

Toutes les clauses du contrat STIF-SNCF Mobilités 2016-2019, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, sont applicables de plein droit jusqu'au 31 décembre 2019.

ARTICLE 6. ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de notification par le STIF.

Fait à Paris, le

Le Directeur Général du STIF
Laurent PROBST

Le président de SNCF Mobilités
Guillaume PEPY

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/190
Séance du 1^{er} juin 2016

**EXPLOITATION DU SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE SUR
LA PLATE-FORME AEROPORTUAIRE DE CHARLES-DE-GAULLE**
« FILEO »

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC – DECISION DE PRINCIPE -
AUTORISATION**

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.1411-1 à L.1411-18 ;
- VU** l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- 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° 2016-65 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- 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 rapport général n°2016/190 à 193 ;
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ;
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire du 18 mai 2016 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : le principe de gestion déléguée à un tiers de l'exploitation du service de transport à la demande sur la plateforme aéroportuaire de Charles de Gaulle « Filéo ».

ARTICLE 2 : Le directeur général est autorisé à lancer l'Avis d'Appel Public à la Concurrence en vue de recueillir des candidatures.

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 PÉCRESE

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/191
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT DE PROLONGATION D'UN AN
A LA CONVENTION PARTENARIALE FILEO

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, notamment ses articles L 1411-1 à L 1411-18 ;
- VU** l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- VU** le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- 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 n°2009/0899 du 7 octobre 2009 approuvant le contrat de Délégation de Service Public attribué aux Courriers de l'Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil n°2010/0112 du 17 février 2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, le Conseil général du Val d'Oise, Aéroports de Paris, la Communauté d'Agglomération Terres de France, le Conseil général de Seine-et-Marne et Les Courriers de l'Ile-de-France ;
- VU** la délibération 2012/279 du 10 octobre 2012 approuvant l'avenant n°1 au contrat de Délégation de Service Public et la convention partenariale pour la création de deux nouvelles lignes Sevrans et Villepinte ;
- VU** la délibération 2018/498 du 11 décembre 2013 approuvant l'avenant n°2 au contrat de Délégation de Service Public et la convention partenariale pour la création d'une nouvelle ligne " Filéo Fosses-Louvres-Rossypôle" ;
- VU** la délibération 2015/227 du 8 juillet 2015 approuvant l'avenant n°3 au contrat de délégation de Service Public pour la création de la nouvelle ligne « Filéo Saint-Pathus » et la prolongation d'un an du contrat de DSP ;
- VU** le rapport général n°2016/190 à 193 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public de transport à la demande (TAD) desservant la plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle dans l'attente de l'aboutissement d'une nouvelle procédure de mise en concurrence, il est proposé au conseil de prolonger la durée de la convention partenariale d'un an ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant de prolongation d'un an à la convention partenariale Filéo joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer l'avenant de prolongation d'un an à la convention partenariale Filéo, ainsi que l'ensemble de ses annexes.

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



**AVENANT N°2
à la
Convention Partenariale du Réseau
Filéo**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

Et

AEROPORTS DE PARIS, société anonyme au capital de 296 881 806 euros (deux cent quatre-vingt seize huit cent quatre-vingt un mille huit cent six euros), dont le siège social est situé au 291 boulevard Raspail – 75014 PARIS, immatriculée sous le numéro SIREN 552 016 628 au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris, représentée par Monsieur **Augustin de ROMANET**, en sa qualité de Président Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par décision du Conseil d'Administration du 29 novembre 2012,

Ci après dénommé « ADP »,

Le Département de Seine-et-Marne, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département - 77010 Melun Cedex, représentée par son Président **Jean-Jacques BARBAUX**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « le CG 77 »,

Le Département du Val-d'Oise, dont le siège est situé à l'Hôtel du Département, 95032 Cergy-Pontoise Cedex, représentée par son Président **Arnaud BAZIN**, autorisé à signer la présente par délibération en date du [...]

Ci après dénommé « CG 95 »,

La Communauté d'Agglomération Terres d'Envol, représentée par son Président M. **Bruno Beschizza**, autorisé à signer la présente par délibération du Conseil Communautaire en date du [...]

Ci après dénommée « La Communauté d'Agglomération Terres de France »

Ensemble ci-après dénommées « les Partenaires »,

La Société KEOLIS MOBILITE ROISSY (KMR) dont le siège social est situé au Mesnil Amelot (77990), 34 rue de Givry, Société à Responsabilité Limitée au capital de 10 000 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Meaux sous le numéro 520 045 006, Représentée par son Directeur, Monsieur **Pierre Rosier**.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

Le STIF, ADP, les Collectivités et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

La convention partenariale initiale du réseau Filéo a pour objet de définir les conditions dans lesquelles les partenaires accompagnent l'exécution de la convention de Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation du service de transport à la demande de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle conclue entre le STIF et l'Entreprise. Cette convention était conclue pour la période comprise entre le 1^{er} mars 2010 et le 31 décembre 2012.

Cette convention a été renouvelée avec l'avenant n°1 voté le 13/12/2012 (délibération 2012/358), pour une durée de 3 ans, du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2016.

➤ Prolongation de la durée de la DSP

Le contrat de DSP arrive à échéance le 31 décembre 2016. Conformément à l'article 1411-2 CGCT, le contrat peut être prolongé d'un an pour motif d'intérêt général. Compte tenu des délais de procédure et des récentes adaptations d'offre, le conseil du STIF a voté le 8 juillet 2015 la prolongation du contrat de DSP jusqu'au 31 décembre 2017.

La liste des lignes entrant dans le champ d'application de la convention est la suivante :

- Filéo Tremblay-en-France,
- Filéo Villepinte,
- Filéo Sevran,
- Filéo Sarcelles,
- Filéo Villiers-le-Bel,
- Filéo Goussainville,
- Filéo Fosses-Louvres,
- Filéo Othis,
- Filéo Saint-Pathus,
- Filéo Villeparisis.

Article 1.

Le présent avenant a pour objet :

- de reconduire les engagements des Partenaires de la convention partenariale Filéo afin de calquer la durée de la convention partenariale sur celle de la DSP soit jusqu'au 31 décembre 2017 ;
- d'intégrer les modifications apportées au périmètre de la DSP avec la création des lignes Filéo Sevran, Filéo Villepinte, Filéo Fosses-Louvres et Filéo Saint-Pathus.

Article 2

L'article 2 de la convention « Durée de la convention » est modifié comme suit :

« La présente convention prend effet à compter de sa notification, par le STIF, à la dernière des parties, qui intervient après transmission au contrôle de légalité.

Elle est conclue pour la période comprise entre le 1^{er} mars 2010 et le 31 décembre 2017 ».

Article 3

L'article 8 Engagements financiers des Parties est modifié comme suit.

« 8.1 Principes généraux

Avenant n°2 CP Filéo reconduction 1 an

La convention de DSP est constituée d'un service de référence arrêté entre le STIF et l'Entreprise qui est décrit en Annexe 3 à la présente convention.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à :

| | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|
| (HT k€ constants 2009) | 2015 | 2016 | 2017 |
| Coût du service de référence | 8 013 | 8 235 | 8 232 |

Compte tenu de l'objectif de trafic et des recettes annexes prévus dans le contrat de DSP le STIF et les Partenaires verseront annuellement :

| | | | |
|---------------------------|-------|-------|-------|
| (HT k€ constants 2009) | 2015 | 2016 | 2017 |
| Contributions financières | 7 283 | 7 446 | 7 443 |

La répartition de la prise en charge financière du service de référence entre le STIF et les Partenaires figurent ci-dessous.

4.2 Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, le STIF versera à l'Entreprise, hors recettes annexes directement perçues par l'entreprise une contribution financière annuelle fixée à :

| | | | |
|---------------------------|-------|-------|-------|
| (HT k€ constants 2009) | 2015 | 2016 | 2017 |
| Contributions financières | 6 099 | 6 262 | 6 259 |

4.3. Engagements financiers des Partenaires

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 9.1 ci-dessus, les Partenaires verseront à l'Entreprise une participation financière forfaitaire annuelle totale d'un montant de 1 183 930,85 €²⁰⁰⁹ HT qui se décompose :

- 288 529 €²⁰⁰⁹ HT pour ADP ;
- 238 124 €²⁰⁰⁹ HT pour le CG 95 ;
- 239 148 €²⁰⁰⁹ HT pour le CG 77 ;
- 418 129,85 €²⁰⁰⁹ HT pour la Communauté d'Agglomération Terres de France.

Le montant des participations ci-dessus est calculé en euros 2009. En année pleine, ces participations sont payables par acomptes versés à l'Entreprise en Avril (40 %), septembre (40 %) et le solde (20 %) en décembre, sur facture.

Les participations seront indexées chaque année au 1^{er} janvier selon la formule prévue à l'Annexe 4 de la convention initiale.

Article 4

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Avenant n°2 CP Filéo reconduction 1 an

L'annexe 3 complète, à compter de juillet 2015, l'annexe 3 adoptée lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

L'annexe circonstanciée visée est :

- Annexe 3 : Service de référence

Article 5

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1er juin 2016 et le 31 décembre 2017.

Article 6 : Convention partenariale Sevrans Villepinte

La convention partenariale conclue entre le STIF et la communauté d'Agglomération Terre de France est abrogée.

Article 7

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que ses annexes non-modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier demeurent inchangées.

Fait à _____
Le _____

En six exemplaires,

Le STIF

Le Département de Seine et Marne

Laurent Probst

Jean-Jacques BARBAUX

Le Département du Val-d'Oise

Aéroports de Paris

Arnaud BAZIN

Augustin de ROMANET

La Communauté d'Agglomération

l'Entreprise

Avenant n°2 CP Filéo reconduction 1 an

Terres d'Envol

Bruno Beschizza

Pierre Rosier

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/192
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE PÔLE A PÔLE PERSAN-ROISSYPOLE

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, notamment ses articles L 1411-1 à L 1411-18 ;
- VU** l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- 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°2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008 approuvant la procédure de consultation et de création des lignes régionales structurantes dites « pôle à pôle » ;
- VU** la délibération n°2010/0387 du 7 juillet 2010 approuvant le contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Persan-Roissypôle ;
- VU** le rapport général n°2016/190 à 193 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public desservant la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle dans l'attente de l'aboutissement d'une nouvelle procédure de mise en concurrence, il est proposé au conseil de prolonger la durée du contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Persan-Roissy d'un an ;

Après en avoir délibéré,

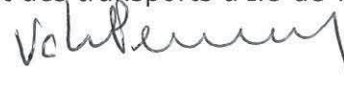
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant de prolongation d'un an au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Persan-Roissy joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Persan-Roissy, ainsi que l'ensemble de ses annexes.

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 PÉCRESE

**AVENANT N° 1
AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE LA LIGNE
PERSAN-ROISSY**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Le groupement CIF/KEOLIS VAL D'OISE dont la société est KEOLIS-CIF est désigné comme mandataire dont le siège social est situé au 34 rue de Guivry BP 4-77 990 Le Mesnil Amelot, représentée par son directeur, Pierre Rosier.

Ci-après dénommée "**le Délégué**".

d'autre part,

Le STIF et le délégué étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le contrat d'exploitation de la ligne Persan-Roissy a été approuvé par la délibération n° 2010/0387 du conseil d'administration du STIF en date du 07/07/2010.

Ce contrat doit être modifié pour intégrer les évolutions suivantes :

➤ *Prolongation de la durée du contrat d'exploitation*

Le contrat d'exploitation arrive à échéance le 31 décembre 2016. Conformément à l'article 1411-2 CGCT, le contrat peut être prolongé d'un an pour motif d'intérêt général. Compte tenu des délais de procédure et de l'intégration de la ligne Persan-Roissy au périmètre de la future DSP Filéo, il est proposé au conseil de prolonger la durée du contrat d'exploitation d'un an à iso-conditions économiques.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juin 2016 et le 31 décembre 2017.

Article 2.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Le directeur général

L'Entreprise KEOLIS-CIF

Monsieur Laurent Probst

Pierre Rosier

Avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne 100 Persan-Roissy

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/193
Séance du 1^{er} juin 2016

AVENANT N°1 AU CONTRAT D'EXPLOITATION
DE LA LIGNE PÔLE A PÔLE CHELLES-ROISSYPOLE

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, notamment ses articles L 1411-1 à L 1411-18 ;
- 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** l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- VU** le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- VU** la délibération n°2008/0444 du 9 juillet 2008 approuvant la procédure de consultation et de création des lignes régionales structurantes dites « pôle à pôle ;
- VU** la délibération n°2009/0896 du 7 octobre 2009 approuvant le contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Chelles-Roissypôle ;
- VU** le rapport général n°2016/190 à 193 ;
- VU** les avis de la commission offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

CONSIDERANT la nécessité d'assurer la continuité du service public desservant la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle dans l'attente de l'aboutissement d'une nouvelle procédure de mise en concurrence, il est proposé au conseil de prolonger la durée du contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Chelles-Roissy d'un an ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant de prolongation d'un an au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Chelles-Roissy joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer l'avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne pôle à pôle Chelles-Roissy, ainsi que l'ensemble de ses annexes.

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 PÉCRESE

**AVENANT N° 1
AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE LA LIGNE
CHELLES-ROISSY**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

Le groupement solidaire dont le mandataire est l'entreprise Transports Rapides Automobiles (TRA), 241 chemin du Loup, 93 420 Villepinte représentée par son directeur général Eric Berthier.

Le groupement est composé de deux entreprises TRA et CIF.

Ci-après dénommée "**le Déléгатaire**".

d'autre part,

Le STIF et le délégataire étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le contrat d'exploitation de la ligne Chelles-Roissy a été approuvé par la délibération n°2009/0900 du conseil d'administration du STIF en date du 07/10/2009.

Ce contrat doit être modifié pour intégrer les évolutions suivantes :

➤ *Prolongation de la durée du contrat d'exploitation*

Le contrat d'exploitation arrive à échéance le 31 décembre 2016. Conformément à l'article 1411-2 CGCT, le contrat peut être prolongé d'un an pour motif d'intérêt général. Compte tenu des délais de procédure et de l'intégration de la ligne Chelles-Roissy au périmètre de la future DSP Filéo, il est proposé au conseil de prolonger la durée du contrat d'exploitation d'un an à iso-conditions économiques.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n° 1 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} juin 2016 et le 31 décembre 2017.

Article 2.

Toutes les clauses du contrat susvisé, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 2 exemplaires, le

Le Syndicat des Transports
d'Ile-de-France
Le directeur général

L'Entreprise TRA

Monsieur Laurent Probst

Monsieur Eric Berthier

Avenant n°1 au contrat d'exploitation de la ligne 100 Chelles-Roissy

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/194
Séance du 1^{er} juin 2016

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2
AVENANT N°5 A LA CONVENTION PARTENARIALE
RESEAU DE L'ARPAJONNAIS

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 Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0081 du 09/02/2011 approuvant le contrat d'exploitation et la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0129 du 16/05/2013 approuvant l'avenant n°1 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/251 du 10/07/2013 approuvant l'avenant n°2 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny et l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais, et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/399 du 09/10/2013 approuvant l'avenant n°3 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/571 du 11/12/2013 approuvant l'avenant n°4 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2015/171 du 10/06/2015 approuvant l'avenant n°5 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;
- VU** la délibération n°2015/313 du 08/07/2015 approuvant l'avenant n°6 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;
- VU** la délibération n°2015/567 du 07/10/2015 approuvant l'avenant n°7 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0251 du 10/07/2013 approuvant l'avenant n°1 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;

- VU** la délibération n°2013/0571 du 11/12/2013 approuvant l'avenant n°2 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Veolia Brétigny ;
- VU** la délibération n°2013/0199 du 15/16/2015 approuvant l'avenant n°3 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;
- VU** la délibération n°2015/567 du 07/10/2015 approuvant l'avenant n°4 à la convention partenariale entre le STIF, La communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;
- VU** le rapport général n°2016/194 à 197 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Arpajonnais joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;

ARTICLE 3 : d'approuver l'avenant n° 5 à la convention partenariale pour le réseau Arpajonnais joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec la Communauté de Communes de l'Arpajonnais et les sociétés CEAT, Daniel Meyer, Transdev Brétigny ;

ARTICLE 5 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération 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 N° 8
au
CONTRAT DE TYPE II
Arpajonnais – 002 83**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEA Transport, SAS au capital de 762 250 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 041 745 dont le siège social est situé au 1 avenue de la résistance – ZI La Croix Blanche 91 700 Sainte-Geneviève des Bois, représenté par son Président, Monsieur Loic BLANDIN.

d'une deuxième part,

ET

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrite au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

La Société ORMONT TRANSPORTS, société par actions simplifiée au capital de 380000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523 dont le siège social est situé au 12 /14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91150 ETAMPES, représentée par sa Présidente Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une quatrième part,

Transdev Ile de France Etablissement de Brétigny sur Orge, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé 32 Boulevard Gallieni 92130 Issy les Moulineaux, représentée (par délégation) par Monsieur Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur de l'établissement.

d'une cinquième part,

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau de l'Arpajonnais le 09/02/2011.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 16/05/2013, ayant pour objet la modification du PPI
- avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant Générique G3 voté le 11/12/2013, ayant pour objet la qualité de service.
- avenant n°2 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la mise en place d'une offre de transport expérimentale,
- avenant n°3, voté le 09/10/2013, ayant pour objet le financement du matériel de vidéo-protection pour les entreprises Transdev (CEAT) et Ormont Transport,
- avenant n°4, voté le 11/12/2013, ayant pour objet l'ajustement de la participation de la Communauté de Commune de l'Arpajonnais dans le cadre de la convention CEA.
- avenant n°5, voté le 15/06/2015, ayant pour objet la régularisation du prolongement de l'expérimentation des lignes 10 12 et 10 02 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 aout 2015.
- avenant n°6, voté le 08/07/2015, ayant pour objet la régularisation du prolongement de l'expérimentation de la ligne 10 12.
- avenant G4 voté le 8 juillet 2015
- avenant n°7, voté le 07/10/2015, ayant pour objet le prolongement de l'expérimentation de la ligne 10 02.

Début 2013, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais (CCA) a exprimé son souhait de réactiver une ancienne ligne de bus entre Lardy et Arpajon (ligne 10-12), et également d'améliorer le rabattement sur le RER C en gare de Marolles depuis les communes de Cheptainville, Guibeville et Avrainville (ligne 10-02). Compte tenu de la très faible fréquentation prévisionnelle, les partenaires ont convenu de mettre en place une expérimentation pour tester l'opportunité du projet.

L'opportunité de la ligne 10-12 ayant été validée par l'expérimentation, celle-ci a été pérennisée au conseil de juillet 2015.

La Collectivité a souhaitée prolonger à nouveau l'expérimentation de la ligne 10-02 entre le 11 juillet 2016 et le 31 décembre 2016 et prend en charge l'intégralité du financement du renfort comme il a été convenu entre le STIF et la collectivité. Le STIF maintien les moyens inscrits dans la requête initiale.

La collectivité prendra en charge le financement de la location de 2 midi-bus supplémentaires nécessaires à l'exploitation de l'expérimentation.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe A3 Service de référence
- Annexe E1 Compte financier prévisionnel
- Annexe E3 Objectifs de recettes de trafic
- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 8 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 11 juillet 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour le Directeur général et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

**AVENANT N°5
à la
Convention Partenariale du Réseau
Arpajonnais – 002 083**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une première part,

ET

La Communauté de Communes de l'Arpajonnais, dont le siège social est situé au 18 rue de Saint Arnoult 91340 Ollainville, représentée par Monsieur Bernard SPROTTI, son Président autorisé à signer la présente par délibération du 21/11/2013

ci-après dénommée « La Collectivité »

d'une deuxième part,

ET

La Société TRANSPORTS DANIEL MEYER, société par actions simplifiée au capital de 240000 Euros, inscrite au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Président Monsieur Daniel MEYER, dûment habilité à cet effet.

d'une troisième part,

La Société ORMONT TRANSPORTS, société par actions simplifiée au capital de 380000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 305 731 523 dont le siège social est situé au 12 /14 rue des Epinants ZAC du Bois Bourdon 91150 ETAMPES, représentée par sa Présidente Madame Michèle MEYER, dûment habilitée à cet effet.

d'une quatrième part,

Transdev Ile de France Etablissement de Brétigny sur Orge, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS de B 383 607 090 (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé 32 Boulevard Gallieni 92130 Issy les Moulineaux, représentée (par délégation) par Monsieur Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur de l'établissement.

d'une cinquième part,

CEA Transport, SAS au capital de 762 250 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 305 041 745 dont le siège social est situé au 1 avenue de la résistance – ZI La Croix Blanche 91 700 Sainte-Geneviève des Bois, représenté par son Président, Monsieur Loic BLANDIN.

Le STIF, La Collectivité et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le Conseil du STIF a approuvé la convention partenariale du réseau de l'Arpajonnais le 09/02/2011 et le contrat d'exploitation de type 2.

Le Conseil du STIF a ensuite validé l'avenant suivant à la convention partenariale :

- avenant n°1 voté le 10/07/2013, ayant pour objet la mise en place d'une offre de transport expérimentale.
- avenant n°2 voté le 11/12/2013, ayant pour objet l'ajustement de la participation de la collectivité en lien avec la convention CEA.
- avenant n°3 voté le 15/06/2015, ayant pour objet la régularisation de l'expérimentation des lignes 10-12 et 10-02 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015.
- avenant n°4 voté le 07/10/2015, ayant pour objet la prolongation de l'expérimentation de la ligne 10-02 entre le 1^{er} novembre 2015 et le 10 juillet 2016.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau], il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant à la convention partenariale susvisé.

Début 2013, la Communauté de Communes de l'Arpajonnais (CCA) a exprimé son souhait de réactiver une ancienne ligne de bus entre Lardy et Arpajon (ligne 10-12), et également d'améliorer le rabattement sur le RER C en gare de Marolles depuis les communes de Cheptainville, Guibeville et Avrainville (ligne 10-02). Compte tenu de la très faible fréquentation prévisionnelle, les partenaires ont convenu de mettre en place une expérimentation pour tester l'opportunité du projet.

L'opportunité de la ligne 10-12 ayant été validée par l'expérimentation, celle-ci a été pérennisée au conseil de juillet 2015.

La Collectivité a souhaitée prolonger à nouveau l'expérimentation de la ligne 10-02 entre le 10 juillet 2016 et le 31 décembre 2016 et prend en charge l'intégralité du financement du renfort comme il a été convenu entre le STIF et la collectivité. Le STIF maintient les moyens inscrits dans la requête initiale.

La collectivité prendra en charge le financement de la location de 2 midi-bus supplémentaires nécessaires à l'exploitation de l'expérimentation.

Leur date de mise en service est le : 11 juillet 2016

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 . Engagements financier des parties

L'article 10 de la convention, relatif à l'engagement financier des parties, est modifié comme suit :

« Article 10 Engagement financier des parties

Article 10-1- Principes généraux

Le Contrat d'exploitation de type 2 est constitué d'un service de référence arrêté entre le STIF et les Entreprises qui est décrit en **Annexe B.2** à la présente convention.

Les principes de la rémunération de ce service de référence sont destinés à :

- Couvrir l'ensemble des charges de service public imposées par le STIF ;
- Couvrir l'ensemble des compléments de service financés par la Collectivité conformément à l'article 9 du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959, modifié par l'article 22-I du décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France;
- Prévoir, conformément aux dispositions du Règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par Route, un bénéfice raisonnable pour l'Entreprise.

Le coût total du service de référence est fixé annuellement à 2 601 958 € HT (euros de l'année 2008).

| (k€ constants 2008) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Coût du service de référence | 2 602 | 2 567 | 2 247 | 2 277 |

Article 10-2- Engagements financiers du STIF

Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, le STIF versera aux Entreprises, hors recettes annexes directement perçues par les Entreprises une contribution financière annuelle fixée à :

| (k€ constants 2008) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Contributions financières | 1 755 | 1 699 | 1 571 | 1 573 |

Pour la première année d'exploitation, le montant de la contribution est calculé selon la règle du prorata temporis.

Article 10-3- Engagements financiers de la Collectivité

- 1) Pour la réalisation du service de référence mentionné à l'article 10.1 ci-dessus, la Collectivité versera :
 - au titre des lignes 055-055-019 et 055-055-026 exploitées par l'entreprise Transports Daniel Meyer une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 130 173 € HT (valeur 2008) à l'entreprise Transports Daniel Meyer.
 - Au titre de l'expérimentation des lignes 010-010-002 et 010-010-012 exploitées par l'entreprise CEAT une participation financière forfaitaire annuelle d'un montant de 181 211 € HT (valeur 2008) pour l'année 2013 et de 170 241€ HT (valeur 2008) pour l'année 2014, à l'entreprise CEAT.

En année pleine, cette participation est payable chaque mois échu (la date d'exigibilité de la facture étant le 1er jour du 1er mois suivant).

Elle sera indexée chaque année selon la formule prévue à l'Annexe B.5 de la présente convention. Elle est indexée chaque année par application de la formule décrite à l'annexe B.5 précitée de la présente convention, en prenant en compte l'évolution des indices arrêtés à la fin du mois de septembre de l'année « n -1 ».

Pour la première année d'exploitation, le montant de la participation est calculé selon le prorata temporis.

- 2) Ajustement de la participation de la Communauté de communes de l'Arpajonnais :

Pour la pérennisation du prolongement de la ligne express 91-04 de la porte d'Etampes à Arpajon jusqu'à la gare autoroutière de Briis-sous-Forge, afin qu'elle desserve notamment le Campus Ter@tec à Bruyères-le-Châtel et le relie aux RER C et B, la collectivité s'engage à verser à l'entreprise Transports Daniel Meyer, la somme ferme et forfaitaire de 90 000 euros HT (euros valeur 2013) dans le cadre du réseau de l'Arpajonnais. De manière symétrique, le STIF ajustera sa participation financière à l'entreprise Ormont Transport.

Le versement de la somme forfaitaire due par la CCA à l'entreprise Transports Daniel Meyer visée ci-dessus s'effectuera en deux temps :

- 50%, soit 41 915,20 euros (euros valeur 2008) pour l'année 2014
- 50%, soit 41 915,20 € euros (euros valeur 2008) pour l'année 2015.

La somme susmentionnée sera versée par le CEA à la CCA au titre de la convention CEA/CCA n°13-08-C-DSPG/CAJ.

- 3) Prolongation de l'expérimentation des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015

Les partenaires du réseau de l'Arpajonnais ont conclu au prolongement de l'expérimentation des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015. Une autorisation provisoire d'exploitation a été délivrée au transporteur en décembre 2014. Cet avenant a pour objet la régularisation de l'offre et du financement des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015.

Le versement de la somme forfaitaire due par la CCA à l'entreprise CEAT pour le financement du prolongement de l'expérimentation des lignes 10 02 et 10 12 entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2015 est de 118 k€ (euros valeur 2008). Le STIF versera parallèlement une participation de 169 K€ HT (valeur 2008) pour le financement du prolongement de cette expérimentation.

- 4) Nouvelle prolongation de l'expérimentation de la ligne 10 02 à partir du 1^{er} novembre 2015

Le STIF a financé l'expérimentation de cette ligne entre le 1^{er} septembre 2015 et le 31 octobre 2015.

Pour la période du 1^{er} novembre au 31 décembre 2015, la collectivité prendra en charge l'intégralité du financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 du réseau de l'Arpajonnais pour un montant annuel de 272 135€ HT (valeur 2008).

Pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 10 juillet 2016, la collectivité prendra en charge l'intégralité du financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 du réseau de l'Arpajonnais pour un montant annuel de 247 338 € HT (valeur 2008).

- 5) Nouvelle prolongation de l'expérimentation de la ligne 10 02 à partir du 11 juillet 2016**

Pour la période du 11 juillet 2016 au 31 décembre 2016, la collectivité prendra en charge l'intégralité du financement de l'expérimentation de la ligne 10-02 du réseau de l'Arpajonnais pour un montant annuel de 247 338 € HT (valeur 2008).

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant. Elles annulent et remplacent les annexes adoptées lors de l'approbation initiale de la convention partenariale susvisée et de ses avenants.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 11 juillet 2016 et le 31 décembre 2016.

Article 3.

Toutes les clauses de la convention partenariale susvisée, ainsi que de ses annexes non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées.

Fait à Paris, en 6 exemplaires, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour le Directeur général et par délégation

La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy

Pour La Collectivité,

Pour l'Entreprise

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/195
Séance du 1^{er} juin 2016

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU SITUS

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 Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT/SETRA ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0615 du 06/07/2011, n°2011/0959 du 7 décembre 2011, n°2012/0232 du 11 juillet 2012, n°2013/0046 du 13 février 2013, n°2013/0426 du 09 octobre 2013, n°2014/0072 du 5 mars 2014, n°2014/0420 du 1^{er} octobre 2014 et n°2015/571 du 7 octobre 2015 approuvant les avenants 1 à 9 au contrat d'exploitation entre le STIF et les entreprises CEAT et SETRA ;
- VU** la délibération n°2010/0294 du 02/06/2010 approuvant la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** les délibérations n°2011/0959 du 07/12/2011, n°2012/0232 du 11 juillet 2012, n°2013/0046 du 13 février 2013 et n°2013/0426 du 09 octobre 2013 approuvant les avenants 1 à 4 à la convention partenariale entre le STIF, la CAHVM et les sociétés CEAT et SETRA ;
- VU** la décision n°20130335 du 29 août 2013 ;
- VU** Les délibérations 2011/620 du 6 juillet 2011, 2012/192 du 11 juillet 2012, 2013/500 du 11/12/2013 et 2015/226 approuvant les avenants génériques G1 à G4 au contrat d'exploitation de type 2 entre le STIF et les sociétés CEAT et SETRA;
- VU** le rapport général n°2016/194 à 197 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°10 au contrat de type 2 pour le réseau SITUS, joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble des annexes entre le STIF et les sociétés CEAT et SETRA ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec les sociétés CEAT et SETRA ;

ARTICLE 3 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération 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 N° 10
au
CONTRAT DE TYPE II
SITUS – 002 046**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEAT Transports, SAS au capital de 762.250,00 €, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Evry, sous le numéro 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – ZAC de la Croix-Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président Monsieur Loïc BLANDIN, agissant en qualité de mandataire du groupement momentané d'entreprises (GME) formé par la société SETRA.

ET

SETRA – Société d'Exploitation de Transports et Réparations automobiles, SAS au capital de 503 880 €, inscrite au registre du Commerce et des Sociétés de Melun, sous le numéro 552 005 456, dont le siège est situé Chemin Départemental n°50 – Villemeneux à Brie Comte Robert (77170), représentée par Madame Virginie NOIREZ, dûment habilitée.

Ci-après dénommée « les entreprises »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil d'administration du STIF a approuvé le 02/06/2010 le contrat d'exploitation de type 2 du réseau SITUS.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant n°1 voté le 09/02/2011, ayant pour objet « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés » ;
- avenant n°2 voté le 06/07/2011, ayant pour objet la modification de l'annexe F4 ;
- avenant générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°3 voté le 07/12/2011, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°4 voté le 11/07/2012, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA ;
- avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, avec en objet la qualité de service ;
- avenant n°5 voté le 13/02/2013, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°6 voté le 09/10/2013, ayant pour objet l'extension d'offre de la ligne 040-240-006, l'investissement initial pour un Système d'Information Voyageurs en temps réel, l'investissement initial pour un système de radiolocalisation et l'investissement pour des équipements de vidéo protection pour des véhicules en extension de parc ;
- avenant n°7 voté le 05/03/2014, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant n°8 voté le 01/10/2014, ayant pour objet une offre complémentaire ;
- avenant générique G4, voté le 8 juillet 2015.
- avenant n°9 voté le 07/10/2015, ayant pour objet une modification d'offre ;

Afin de prendre en compte l'évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant n° 10 au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

La modification concerne les effectifs de médiation sociale au titre de la politique de la ville.

La date de mise en service est le : **01 mai 2016**

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 3. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 10 prend effet à compter de sa notification. . Il est conclu pour la période comprise entre le 01 mai 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour le Directeur général et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/196
Séance du 1^{er} juin 2016

SERVICE REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°11 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU MARNE ET SEINE

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 Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2010/0754 du 08/12/2010 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/0073 du 09/02/2011, n°2011/0618 du 06/07/2011, n°2012/0043 du 08/02/2012, n°2012/0147 du 06/06/2012, n°2013/0425 du 09/10/2013, n°2014/0080 du 05/03/2014, n°2014/0332 du 02/07/2014, n°2014/0527 du 10/12/2014, n°2015/0302 du 08/07/2015 et n°2015/569 approuvant les avenants 1 à 10 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06/07/2011, n°2012/0192 du 11/07/2012, n°2013/0500 du 11/12/2013 et du n°2015/0226 du 08/07/2015 approuvant les avenants génériques G1, G2, G3 et G4 au contrat d'exploitation entre le STIF et la société STRAV ;
- VU** le rapport général n°2016/194 à 197 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°11 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Marne et Seine joint à la présente délibération ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec la société STRAV ;

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 et notamment de la mise à jour du plan régional de transport.

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



Valérie PECRESSE

**AVENANT N° 11
au
CONTRAT DE TYPE II
Marne & Seine – 002 034**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent Probst en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

STRAV (Société de Transports Automobiles et de Voyages), société par actions simplifiées au capital de 257 638€, inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 956200323 / n° SIRET 95620032300054), dont le siège est situé 19 route Nationale 6 à Brunoy (91 800), représentée par son directeur, Monsieur Romain DE MONTBEL.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Marne & Seine le 08/12/2010.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- Avenant n°1 voté le 09 février 2011, ayant pour objet : « Prévention et sécurité sur les réseaux de bus privés ».
- Avenant n°2 voté le 06 juillet 2011, ayant pour objet : Offre complémentaire ;
- Avenant Générique G1 voté le 06/07/2011, ayant pour objet les sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- Avenant n°3 voté le 08 février 2012, ayant pour objet : Offre complémentaire ;
- Avenant Générique G2 voté le 11/07/2012, ayant pour objet à la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA.
- Avenant n°4 voté le 06 juin 2012, ayant pour objet : Modification du PPI ;
- Avenant n°5 voté le 09 octobre 2013, ayant pour objet : Offre complémentaire et modification du PPI ;
- Avenant générique G3 voté le 11 décembre 2013, ayant pour objet la qualité de service.
- Avenant n°6 voté le 05 mars 2014, ayant pour objet : Renfort de Médiation ;
- Avenant n°7 voté le 02 juillet 2014, ayant pour objet : complément d'offre ;
- Avenant n°8 voté le 10 décembre 2014, ayant pour objet : transition énergétique ;
- Avenant n°9 voté le 8 juillet 2015, ayant pour objet : complément d'offre
- Avenant Générique G4 voté le 08/07/2015
- Avenant n°10 voté le 7 octobre 2015, ayant pour objet : évolution d'offre.

Afin de prendre en compte une évolution intervenue dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Cette modification concerne les effectifs de médiation sociale dans le cadre de la politique de la ville.

La date de mise en service est le : 1^{er} avril 2016.

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant N° 11 prend effet à compter de sa notification. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,
Pour le Directeur général et par délégation

Pour l'entreprise

**La Directrice de l'exploitation,
Catherine Bardy**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/197
Séance du 1^{er} juin 2016

SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ÎLE-DE-FRANCE
AVENANT N°11 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2

RESEAU ORGEBUS GENOVBUS

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 Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Ile-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2011/0093 du 9 février 2011 approuvant le contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, KEOLIS Val de Seine (ex Athis Cars) et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** les délibérations n°2011/0620 du 06/07/2011, n°2011/0790 du 05/10/2011, n°2012/0192 du 11/07/2012, n°2012/0228 du 11/07/2012, n°2013/043 du 13/02/2013, n°2013/273 du 10/07/2013, n°2013/392 du 9/10/2013, n°2013/500 du 11/12/2013, n°2013/572 du 11/12/2013, n°2014/065 du 5/03/2014, n°2014/427 du 10/10/2014, n°2015/090 du 11/02/2015, n°2015/566 approuvant les avenants G1, 1, G2, 2, 3, 4, 5, G3, 6, 7, 8, 9 et 10 au contrat d'exploitation entre le STIF et les sociétés CEAT, Veolia Transport Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, KEOLIS Val de Seine (ex Athis Cars) et Orgebus concernant le réseau Orgebus Genovebus ;
- VU** le rapport général n°2016/194 à 197 ;
- VU** les avis de la Commission de l'offre de transport et de la Commission économique et tarifaire du 25 mai 2016 ;

Après en avoir délibéré,

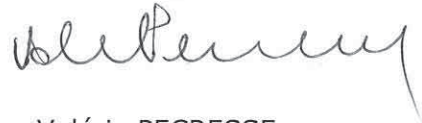
DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°11 au contrat d'exploitation de type 2 pour le réseau Orgebus Genovebus joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer l'avenant n°11 et l'ensemble de ses annexes avec les sociétés CEAT, Transdev Ile-de-France Etablissement de Brétigny, Société de Transports Daniel Meyer, KEOLIS Val de Seine et Orgebus.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de la mise à jour du plan régional des transports. La présente délibération 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 N° 11
au
CONTRAT DE TYPE II
Orgebus Genovebus – 002-099**

Le présent avenant est établi entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Etablissement public à caractère administratif régi par l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du Conseil en date du 1^{er} juin 2016.

Ci-après dénommé le « STIF »,

d'une part,

ET

CEA TRANSPORT, SAS au capital de 762.250,00 Euros, immatriculée au RCS d'EVRY, sous le numéro RCS 335 041 745, dont le siège est situé 1, avenue de la Résistance – Zac de la Croix Blanche à Sainte Geneviève des Bois (91700), représentée par son Président, Loïc BLANDIN.

TRANSDEV ILE-DE-FRANCE ETABLISSEMENT DE BRETIGNY, SA au capital de 293 072 240 € inscrite au RCS d'Evry (n° SIREN 383 607 090 000 73), dont le siège est situé Immeuble Sereinis, 32 boulevard Gallieni, 92 130 Issy Les Moulineaux, représentée par Christian L'HELGOUALC'H, en sa qualité de Directeur d'Etablissement.

ORGEBUS, SARL au capital de 7500€, inscrite au RCS de Corbeil-Essonnes (n° SIREN /382 761 104 00019), dont le siège est situé 1 place Pierre Vennin, 91220 BRETIGNY SUR ORGE, représentée par ses co-gérants, Messieurs Christian L'HELGOUALC'H et Jean Rémy NICOLE.

TRANSPORTS DANIEL MEYER, SAS au capital de 240 000 Euros, inscrit au RCS d'EVRY sous le numéro 958 201 428 dont le siège social est situé au 123 Rue Paul Fort 91310 MONTLHERY, représentée par son Directeur, Monsieur Vincent BESSON

KEOLIS Seine Val de Marne (ex ATHIS CARS), SARL au capital de 230 000 €, inscrite au RCS d'Evry sous le numéro 962 201 711, dont le siège est situé 172 avenue François Mitterand 91200 ATHIS MONS, représentée par son Directeur, Monsieur Vincent BECK.

Ci-après dénommée « l'Entreprise »,

d'autre part,

Le STIF et l'Entreprise étant ci-après désignés conjointement les « Parties ».

Préambule

Le conseil du STIF a approuvé le contrat d'exploitation de type 2 du réseau Orgebus-Genovebus le 9 février 2011, ainsi que la convention partenariale.

Le Conseil a ensuite validé les avenants suivants au contrat :

- avenant G1 voté le 6 juillet 2011, ayant pour objet et des sujets tarifaires, la mesure du trafic et la vente à distance.
- avenant n°1 voté le 5 octobre 2011, ayant pour objet le renforcement de l'offre sur la ligne 010-010-005, la restructuration de la ligne 010-010-007 et l'augmentation de l'amplitude de la ligne 227-227-001
- avenant générique G2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet la tarification et la fin de l'assujettissement des CT2 à la TVA
- avenant n°2 voté le 11 juillet 2012, ayant pour objet l'amélioration de l'offre de la ligne 055-055-021, la restructuration de la ligne 055-055-006 et la révision du plan pluriannuel d'investissements.
- avenant n°3 voté le 13 février 2013, ayant pour objet le renforcement de l'offre de la ligne 010-010-007 (mise en place le 18 mars 2013 – entreprise CEA Transport) et modifications du PPI de l'entreprise Daniel Meyer (mise en place le 1^{er} janvier 2013).
- avenant n°4 voté le 11 juillet 2013, ayant pour objet la restructuration des lignes 010-010-005 et 010-010-01 et La mise en place d'un dispositif de priorité aux feux pour les bus sur la route de Corbeil.
- avenant n°5 voté le 9 octobre 2013, ayant pour objet l'investissement pour l'équipement de radiolocalisation.
- avenant n°6 et avenant générique G3, votés le 11 décembre 2013, ayant respectivement pour objet La prise en charge des services supplémentaires assurés après l'accident de Brétigny par les entreprises la prise en charge de la participation de la commune de Linas à la ligne 055-055-13, et la qualité de service
- avenant n°7 voté le 5 mars 2014, ayant pour objet des renforts pour résorber des surcharges sur les lignes 055-055-021, 010-010-007 et 227-227-001 et un renfort du dispositif de médiation dont bénéficie le réseau de l'entreprise CEAT
- avenant n°8, voté le 10 octobre 2014, ayant pour objet la modification du tracé de la ligne 055-055-006
- avenant n°9, voté le 11 février 2015, ayant pour objet la suppression de l'interdiction de trafic local et de la tarification spéciale sur la ligne 010-010-007
- avenant n°10, voté le 7 octobre 2015, ayant pour objet le renfort des lignes 227.01 et 227.06 et le renfort de la ligne 108.

Afin de prendre en compte des évolutions intervenues dans le cadre du fonctionnement du réseau, il apparaît aujourd'hui nécessaire de passer un avenant au contrat d'exploitation de type 2 susvisé.

Ces modifications concernent :

- Renfort du service de médiation sociale sur les lignes exploitées par CEAT

Date de prise d'effet de l'avenant : 1^{er} mai 2016

EN CONSEQUENCE IL EST ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1. Pièces contractuelles modifiées

Les annexes circonstanciées ayant fait l'objet de modifications sont annexées au présent avenant.

Elles annulent et remplacent les annexes circonstanciées adoptées lors de l'approbation initiale du contrat d'exploitation susvisé et de ses avenants.

Les annexes circonstanciées visées sont, pour l'entreprise CEA Transport :

- Annexe F4 Spécificités du réseau

Les annexes des entreprises Transports Daniel Meyer, KEOLIS Val de Marne, Orgebus et TRANSDEV Ile-de-France Etablissement de Brétigny restent inchangées.

Article 2. Entrée en vigueur et notification

L'avenant n°11 prend effet à compter de sa notification qui intervient après transmission au contrôle de légalité. Il est conclu pour la période comprise entre le 1^{er} mai 2016 et le 31 décembre 2016.

Fait à Paris, en 1 exemplaire plus 1 par entreprise signataire, le

***Pour le Syndicat des transports
d'Ile-de-France,***

Pour le Directeur général et par délégation

**Catherine BARDY
Directrice de l'Exploitation**

Pour l'Entreprise,

Pour CEA Transport,
Le Président

Pour Transdev Ile-de-France Etablissement
de Brétigny,
Le Directeur

Loïc BLANDIN

Pour Athis Cars,
Le Directeur

Christian L'HELGOUALC'H

Pour Orgebus,
Les gérants

Vincent BECK

Pour Transports Daniel Meyer,
Le Président

**Christian L'HELGOUALC'H
Vincent BECK**

Vincent BESSON

Délibération n°2016/198
Séance du 1^{er} juin 2016

PROJET CDG EXPRESS
IMPACTS SUR LES LIGNES DU RESEAU EXPLOITE
FRANCILIEN

AVIS DU STIF

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-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 Transports et notamment son article L 2111-3 dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- 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°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la région Ile-de-France ;
- VU** le dossier de Schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013,
- VU** le dossier d'Avant Projet modificatif relatif au prolongement du RER E à l'ouest approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2015/259 du 5 mars 2014;
- VU** l'avis délibéré de l'Autorité environnementale en date du 6 avril 2016 sur la liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express;
- VU** le dossier d'enquête publique modificatif du projet CDG Express communiqué au STIF le 11 mars 2016 ;
- VU** le rapport n°2016/198 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

Considérant

- les bénéfices apportés par le projet CDG Express en matière de desserte de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle 2 et de rayonnement international de la métropole,
- les bénéfices en matière de décharge du réseau routier et de diminution de la pollution,
- le Dossier d'Enquête Publique modificatif du projet CDG Express communiqué au STIF,
- les gains de ponctualités substantiels acquis sur le RER B depuis la mise en service de l'opération RER B Nord+ et le saut de qualité de service attendu des investissements du Schéma Directeur RER B Sud,

- la nécessité de poursuivre l'amélioration de la qualité de service des lignes du réseau de transport collectif placé sous la responsabilité du STIF,
- la nécessité de permettre l'atteinte des objectifs de performances et de qualité de service des projets de développement du réseau Paris-Est (EOLE, interconnexion du GPE...),
- que le STIF ne supportera aucun financement ni à court ni à long terme pour la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure de desserte aéroportuaire,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'affirmer son fort soutien au projet CDG Express, notamment dans la perspective de la candidature de la ville de Paris aux Jeux Olympiques de 2024, en demandant à l'Etat, qui a souhaité porter la maîtrise d'ouvrage de ce projet, de mettre en œuvre ce projet dans ces délais et sans plus de retards ;

ARTICLE 2 : de demander à l'Etat de prendre, dans le cadre du projet CDG Express sous sa responsabilité, toutes les dispositions et mesures conservatoires permettant de garantir la poursuite de l'amélioration de la qualité de service sur les lignes B, K, H, E et P du réseau francilien, et en particulier :

- de demander aux opérateurs RATP et SNCF de confirmer formellement l'absence d'impact des circulations du projet CDG Express sur le fonctionnement des lignes existantes qu'ils exploitent ainsi que sur les développements de trafic envisagés y compris en matière logistique ;
- de demander à SNCF Réseau de garantir formellement que les capacités des équipes techniques pour les travaux de maintenance, régénération, sécurité, modernisation et développement du réseau francilien existant ne seront pas impactées par la réalisation du CDG Express ;
- de demander qu'il soit rendu compte régulièrement de l'avancée du projet et notamment que cet avant-projet soit soumis à l'avis du STIF ;
- la mise en place d'aménagements à CDG 2 pour préserver le niveau de qualité de service et de desserte actuel du RER B, tant en situation nominale qu'en situation perturbée ;
- les aménagements nécessaires au maintien d'un nombre suffisant de circulations du RER B permettant la réalisation d'un plan de transport adapté et ne conduisant pas à la rupture d'interconnexion du RER B en gare du nord souterraine en cas situation perturbée conduisant au partage des voies avec CDG Express ;
- le maintien de la capacité d'accueil des RER E (10 trains) en gare de Paris Est en situation dégradée ;
- la préservation de capacités d'accueil suffisantes des trains de la ligne P et Intercité en gare de Paris-Est, permettant la mise en place d'un service efficace (desserte, temps de parcours, robustesse) du RER E et de la ligne P à l'occasion du prolongement du RER E à l'Ouest, de l'interconnexion à la ligne 15 du Grand Paris Express et du prolongement du RER E à Roissy en Brie ;
- l'absence d'impact sur les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens ;

- la garantie que ce projet n'ait aucune conséquence sur le cas de l'Île-de-France du Grand Paris Express et plus particulièrement concernant les lignes 16 et 17.

ARTICLE 3 : de demander aux opérateurs RATP et SNCF de confirmer formellement l'absence d'impact des circulations du projet CDG Express sur le fonctionnement des lignes existantes qu'ils exploitent ;

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

La présidente du Conseil
du syndicat des transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

Syndicat des transports d'Île-de-France

Délibération n°2016/199
Séance du 1^{er} juin 2016

TRAMWAY T9 PARIS - ORLY VILLE

CONVENTION DE FINANCEMENT REA 1

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-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 n° CR 53-15 du Conseil Régional d'Île-de-France du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 ;
- VU** le contrat de plan Etat Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/266 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015, approuvant le dossier d'avant-projet relatif au projet de tramway Paris-Orly ;
- VU** la convention de financement régissant les rapports entre l'Etat la région Ile de France, le Département, la communauté d'agglomération de la Seine Amont et le STIF relative au tramway T9, convention de financement REA 1, objet de la présente délibération ;
- VU** le rapport n°2016/199 ;
- 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 de la phase de réalisation (REA n°1) pour un montant de 38,9 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2013) entre :

- L'État à hauteur de 8,75 M€ (22,5%)
- La Région Île-de-France à hauteur de 20,41 M€ (52,5%)
- Le Département du Val-de-Marne à hauteur de 8,17 M€ (21%)
- La Ville de Paris à hauteur de 1,17 M€ (3%)
- L'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bievre Seine-Amont à hauteur de 0,39 M€ (1%)

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer cette convention

ARTICLE 3 : de demander aux financeurs la mise en place d'une nouvelle convention de financement REA au premier semestre de 2017 pour couvrir l'engagement des marchés travaux de l'opération

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet.

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'Île-de-France

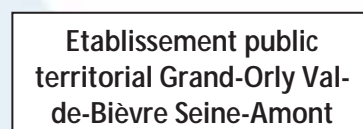


Valérie PECRESSE

Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-
Marne, le Département de Paris, l'Etablissement public
territorial Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont et le
STIF

relative au tramway Tram 9 Paris – Orly-Ville

« Convention n°1 de la phase de réalisation »



| | |
|--|----|
| Préambule | 4 |
| Contexte général de l'opération | 4 |
| DEFINITIONS..... | 6 |
| 1. Définition du projet | 6 |
| 2. Conventions de financement antérieures..... | 6 |
| 3. Principe de conventionnement du financement de la phase de réalisation du projet .. | 7 |
| 4. Coût d'objectif du Projet | 7 |
| 5. Coût de la phase de réalisation du projet | 7 |
| 6. Rôle et engagement des parties | 8 |
| 6.1. L'autorité organisatrice des transports..... | 8 |
| 6.2. Le maître d'ouvrage | 8 |
| 6.3. Les financeurs..... | 8 |
| 6.3.1 Identification des financeurs..... | 8 |
| 7. Objet et périmètre de la présente convention | 9 |
| 8. Modalités de financement et de paiement de la présente convention | 10 |
| 8.1. Estimation du coût de la convention | 10 |
| 8.2. Coûts détaillés de la convention | 10 |
| 8.3. Plan de financement | 10 |
| 8.4. Modalités d'actualisation | 11 |
| 8.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région, du Département du Val-de-Marne et du Département de Paris..... | 14 |
| 8.7. Comptabilité de l'opération | 14 |
| 9. Modalités d'audit et de contrôle | 15 |
| 9.1. Par les financeurs | 15 |
| 9.2. Par le STIF | 15 |
| 9.3 Intervention d'experts..... | 15 |
| 10. Définition et gestion des écarts..... | 15 |
| 10.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif du Projet au niveau de l'avant-projet..... | 15 |
| 10.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet | 16 |
| 10.3. Dispositions communes | 16 |
| 11. Pilotage et suivi de l'opération..... | 17 |
| 11.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) | 17 |
| 11.2. Commission de suivi..... | 18 |
| 11.3. Information hors CSCF et comité des financeurs..... | 19 |
| 11.4. Communication institutionnelle..... | 19 |
| 12. Modification du programme | 20 |
| 13. Bilan physique et financier de la convention | 20 |
| 14. Bilan de la réalisation du Projet..... | 21 |
| 15. Dispositions générales..... | 21 |
| 15.1. Modification de la convention | 21 |
| 15.2. Résiliation de la convention | 21 |
| 15.3. Litiges..... | 22 |
| 15.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études..... | 22 |
| 15.5. Date d'effet de la convention..... | 23 |
| 15.6. Mesures d'ordre | 23 |
| Annexes | 25 |

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code de l'environnement,

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

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 le décret n°99-1060 du 16 septembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement,

Vu le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil régional le 18 juin 2009,

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

Vu la délibération n°CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015,

Vu le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par délibération n°CR 01-16 du 21 janvier 2016,

Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé par décision du Conseil du STIF n°2012-0105 du 11 avril 2012,

Vu le bilan de la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par décision du Conseil du STIF n°2013-102 du 16 mai 2013,

Vu la délibération n°213-528 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 approuvant le schéma de principe et le dossier préalable à l'enquête d'utilité publique,

Vu l'enquête publique du 2 juin 2014 au 5 juillet 2014,

Vu l'arrêté préfectoral n°2015/242 du 2 février 2015 déclarant d'utilité publique la réalisation de la ligne de tramway T9 entre Paris Porte de Choisy et Orly place du fer à cheval et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly,

Vu la délibération n°2015/266 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015 approuvant le dossier d'études d'Avant-projet,

Vu la délibération n°..... du Conseil du STIF,

Vu la délibération n°..... du Conseil régional,

Vu la délibération n°..... du Conseil départemental du Val-de-Marne,

Vu la délibération n°..... du Conseil départemental de Paris,

Vu la délibération n°..... de l'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont,

Entre,

L'**État**, représenté par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris ;

La **Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ;

Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil départemental en date du _____ ;

Le **Département de Paris**, représenté par la Présidente du Conseil départemental dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil de Paris en date des _____ et _____ ;

L'**Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont**, représenté par son Président , dûment mandaté par délibération n° _____ de l'Etablissement public territorial en date du 28 juin 2016 ;

Ci-après désigné par « les financeurs » ;

Et

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 par « le maître d'ouvrage » ;

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 » ;

Ci-après désignés collectivement par « les Parties ».

Préambule

Contexte général de l'opération

Historique

La RD5 constitue un axe du Val-de-Marne qui structure le territoire de la Seine-Amont, desservant, du nord au sud, Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly.

Avec près de 17 150 000 voyageurs par an, la ligne de bus actuelle (n°183) qui dessert cet axe, est la plus fréquentée d'Île-de-France. Celle-ci connaît de lourds problèmes de saturation ce qui conduit à imaginer le passage à un mode aux capacités nettement supérieures.

L'opération « Tramway Paris – Orly Ville » est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015.

La concertation préalable du tramway Tram 9, conduite par le STIF, s'est déroulée du 22 octobre au 30 novembre 2012. L'enquête publique s'est tenue du 2 juin au 5 juillet 2014. Les études d'avant-projet ont été approuvées au Conseil d'administration du STIF du 8 juillet 2015.

Caractéristiques principales du tramway Paris – Orly Ville (Tram 9)

Le projet de tramway Paris – Orly Ville reliera la Porte de Choisy à Orly – Fer à Cheval. Il desservira six communes (Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi, Orly) soit 140 000 habitants et 65 000 emplois.

| | |
|------------------------------|----------------------------------|
| Longueur | 10,2 km |
| Nombre de stations | 19 stations |
| Mode | Tramway fer |
| Fréquentation estimée | 70 000 voyages/jour |
| Temps de trajet | 30 minutes environ |
| Fréquence | 4 à 5 minutes en heure de pointe |

Cette future liaison permettra des correspondances avec la ligne 7 du métro et le T3 à Porte de Choisy (Paris) ; le RER C aux gares de Choisy-le-Roi et Orly-Les Saules (Orly) et la ligne 15 du Nouveau Grand Paris à Vitry-Centre (Vitry-sur-Seine).

Rappels des objectifs du projet

Le projet de tramway répond à trois objectifs généraux :

- faire évoluer la ligne 183 en un mode tramway entre la Porte de Choisy et la station Fer à Cheval à Orly pour augmenter la capacité de la ligne, améliorer les performances offertes aux usagers et affirmer le caractère structurant de la ligne ;
- assurer le maillage en transport en commun du territoire avec les modes lourds existants et en projet pour améliorer l'accessibilité du territoire desservi, rendre les transports collectifs plus compétitifs et réduire la part modale de la voiture ;

- accompagner l'évolution et le développement de ce territoire de la Métropole en pleine mutation pour s'insérer harmonieusement dans les projets de développement urbain en interface, développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long de la RD 5 et donner une plus large part aux piétons.

La présente convention a pour objet le financement de la phase de réalisation du tram T9 entre Paris et Orly-Ville.

DEFINITIONS

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 aux aménagements afférents, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne les étapes du Projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les synthèses des Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention de financement.

1. Définition du projet

Le Projet consiste en la création d'une nouvelle ligne de tramway, le T9 depuis la Porte de Choisy à Paris vers la commune d'Orly via les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Thiais (ci-après désigné « le Projet »).

La date prévisionnelle de mise en service de de la nouvelle ligne est 2020. Le planning prévisionnel est joint en annexe n°2 de la présente convention.

2. Conventions de financement antérieures

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre du projet de tramway T9 entre Paris et Orly sont les suivantes :

- une convention relative au DOCP, concertation, schéma de principe et enquête publique, signée en juin 2012, d'un montant de 3 600 000 €, financée par l'Etat, la Région et le Département du Val-de-Marne ;
- une convention relative aux études d'avant-projet, d'un montant de 9 000 000 €, non actualisable, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne et le Département de Paris, votée en Commission permanente du Conseil régional le 20 novembre 2013 ;
- une convention de financement relative aux acquisitions foncières et libérations d'emprises, d'un montant de 10 475 000 €, non actualisable, financée par la Région et le Département du Val-de-Marne, votée en Commission permanente du Conseil régional le 20 novembre 2014 ;
- une convention de financement des études de niveau PROjet, des missions d'ACT et des premiers travaux, d'un montant de 40 902 125 € CE01/2013, actualisable, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne, le Département de Paris et la Communauté d'agglomération de la Seine-Amont, votée en Conseil régional le 24 septembre 2015.

3. Principe de conventionnement du financement de la phase de réalisation du projet

Concernant le financement de la phase travaux du Projet, et afin de prendre en compte les contraintes de mise en place des autorisations d'engagement / de programme des financeurs, il est convenu de mettre en place plusieurs conventions de financement. Elles permettront l'adéquation des besoins du maître d'ouvrage et les capacités de mobilisation de crédits des financeurs.

Les futures conventions de financement de travaux du Projet reprendront la structure de la présente convention.

Ces conventions pourront être échelonnées sur deux Contrats de plan Etat-Région : le CPER actuel 2015-2020 et au-delà, sous réserve de respecter les besoins du maître d'ouvrage et sans préjuger du vote du budget des financeurs et de la revoyure du CPER actuel.

L'annexe 1 de la présente convention indique le plan de financement global du projet.

4. Coût d'objectif du Projet

Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2015, est de **403 300 000 € aux conditions économiques de janvier 2013, soit 402 296 476 € courants conventionnels « fin de chantier »**.

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet, d'acquisitions foncières, de projet, d'assistance aux contrats de travaux et les premiers travaux (Ouvrage de franchissement des voies de la Grande ceinture pour l'accès au SMR (pont rail), travaux préparatoires, aménagement de la RD5 dans le périmètre de la ZAC Rouget de Lisle.) conventionnés précédemment, comme rappelé à l'article 2. Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

| T9 | | |
|--|---------------------------------|--|
| Coût global en M€ HT constants et courants conventionnels | | |
| Maître d'ouvrage | Montant en M€ CE 01/2013 | Montant en M€ courants conventionnels |
| STIF | 403 300 000 € | 402 296 476 € |
| Total | 403 300 000 € | 402 296 476 € |

5. Coût de la phase de réalisation du projet

Le **coût de la phase de réalisation du projet**, correspondant au coût restant à financer, est de **343 000 000 € aux conditions économiques de janvier 2013, soit 340 752 135 € courants conventionnels « fin de chantier »**. Ce coût est calculé par déduction des coûts déjà conventionnés précédemment, cités à l'article 4 de la présente convention.

6. Rôle et engagement des parties

6.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2, R1241-16 et R1241-30 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 désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

6.2. Le maître d'ouvrage

6.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

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

6.2.2. Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect du coût d'objectif prévisionnel du Projet en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2013 tel qu'il est défini à l'article 4, sous réserve que la notification de la présente convention au maître d'ouvrage ne génère pas de retard ou d'arrêt pour les prestations prévues.

Ce coût d'objectif sera examiné par comparaison entre le coût final du maître d'ouvrage ramené en euros constants, sur la base de l'indice TP01, et le coût d'objectif prévisionnel du Projet en euros constants.

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter le calendrier du Projet défini à l'annexe 2 de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à apporter a minima mensuellement et conformément au calendrier directeur de l'Opération, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordonnateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue. Le calendrier d'Opération peut faire l'objet d'adaptations validées conjointement par les maîtres d'ouvrage dans le respect des articles 10.2 et 15.1.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

6.3. Les financeurs

6.3.1 Identification des financeurs

Le financement de la phase de réalisation du Projet, est assuré par :

- L'Etat : 22,5 % ;
- La Région Ile-de-France : 52,5 % ;

- Le Département du Val-de-Marne : 21 % ;
- Le Département de Paris : 3 % ;
- L'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bievre Seine-Amont : 1 %.

6.3.2 Engagements des financeurs

Conformément au Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 et à la convention de financement précédente, les financeurs s'engagent à mettre en place les conventions de financement nécessaires au financement des travaux du Projet selon les besoins du maître d'ouvrage.

Ce financement s'inscrit, comme indiqué dans l'article 3 de la présente convention, dans le cadre de conventions de financement de la phase de réalisation du projet qui seront mises en place selon les besoins des maîtres d'ouvrage et les capacités financières des financeurs. Le montant de la première convention de financement s'élève à 38 000 000 € courants conventionnels HT.

Les cinq financeurs s'engagent à mettre en place les crédits nécessaires au financement de la totalité des travaux du Projet, tel que défini dans l'Avant-Projet approuvé en Conseil d'administration du STIF du 8 juillet 2015, détaillé ci-après.

Ci-dessous le plan de financement global prévisionnel de la phase de réalisation du projet :

| | Etat | Région | Collectivités locales | | | TOTAL |
|------------------------|------------|-------------|-----------------------|------------|-----------|----------------------|
| | | | CD94 | CD75 | EPT | |
| Montant € constants | 77 175 002 | 180 075 006 | 72 030 002 | 10 290 000 | 3 430 000 | 343 000 000 € |
| Part | 22,5% | 52,5% | 21 % | 3% | 1% | |

| | Etat | Région | Collectivités locales | | | TOTAL |
|-----------------------|------------|-------------|-----------------------|------------|-----------|--------------------|
| | | | CD94 | CD75 | EPT | |
| Montant € courants | 76 669 230 | 178 894 871 | 71 557 948 | 10 222 564 | 3 407 521 | 340 752 135 |
| Part | 22,5% | 52,5% | 21 % | 3% | 1% | |

La deuxième convention de financement de la phase de réalisation du Projet sera présentée par les partenaires en 2017 à leurs instances respectives, sous réserve du vote des AP/AE nécessaires.

7. *Objet et périmètre de la présente convention*

La présente convention a pour objet de définir le financement des travaux et acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'Opération à hauteur de 38 881 126 € HT en euros constants (CE01/2013), soit **38 000 000 € HT** en euros courants (ci-après désignée « **L'Opération** »).

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

**« Tramway Tram 9 Paris – Orly-Ville
Convention n°1 de la phase de réalisation »**

8. Modalités de financement et de paiement de la présente convention

8.1. Estimation du coût de la convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'objet de la présente convention est évalué à 38 881 126 € HT constants aux conditions économiques de 01/2013.

Le coût en euros courants est estimé à **38 000 000 €** HT, conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 8.4.

8.2. Coûts détaillés de la convention

A titre indicatif, le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros constants des postes correspondant au financement de la présente convention :

| Poste de dépense | Estimation prévisionnelle en euros constants (CE janvier 2013) | Estimation prévisionnelle en euros courants |
|---------------------|--|---|
| Travaux | 9 208 688 € | 9 000 000 € |
| Foncier | 10 231 875 € | 10 000 000 € |
| Frais de MOE et MOA | 19 440 563 € | 19 000 000 € |
| TOTAL | 38 881 126 € | 38 000 000 € |

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 allouée par la présente convention.

8.3. Plan de financement

La phase de réalisation du tramway T9, objet de la présente convention, est financée sous forme de subventions d'investissement suivant les montants indiqués dans le tableau ci-après.

Les travaux et acquisitions foncières, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subventions d'investissement suivant les montants indiqués dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de référence de 01/2013, comme suit :

| Opération Tramway T9 Paris – Orly-Ville en euros constants HT (CE01/2013) et % | | | | | |
|---|-----------------|-----------------------------|----------------------|--------------|---------------------|
| Etat | Région | Département du Val-de-Marne | Département de Paris | EPT | Total |
| 8 748 253,26 € | 20 412 590,95 € | 8 165 036,38 € | 1 166 433,77 € | 388 811,26 € | 38 881 126 € |
| 22,5 % | 52,5 % | 21 % | 3 % | 1 % | 100 % |

En euros courants conventionnels, le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini comme suit :

| Opération Tramway T9 Paris – Orly-Ville en euros courants HT et % | | | | | |
|--|--------------|--------------------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| Etat | Région | Département du Val-de-Marne | Département de Paris | EPT | Total |
| 8 550 000 € | 19 950 000 € | 7 980 000 € | 1 140 000 € | 380 000 € | 38 000 000 € |
| 22,5 % | 52,5% | 21 % | 3 % | 1 % | 100 % |

8.4. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2013.

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. Les coûts sont exprimés en euros constants.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention;
- puis de 1,8 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Ceci définit les coûts exprimés en euros courants conventionnels.

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

Les appels de fonds seront payés en euros courants.

Le maître d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application des indices définitifs, au mois de l'établissement de la facture.

8.5. Modalités de versement des crédits de paiement par les financeurs

8.5.1. 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 le maître d'ouvrage.

A cette fin, le 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 7 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A-Modalités de versement des acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs et sur son périmètre, des demandes de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 7 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.

a – pour la Région et le Département de Paris :

La demande de versement des acomptes formulée par le STIF comprendra :

- l'état récapitulatif des montants 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.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 8.3.

La demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

b – pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes formulée par le maître d'ouvrage comprendra :

- un tableau de justification de l'état d'avancement des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 8.2, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif des factures payées certifiées exactes par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 8.3.

c – pour le Département du Val-de-Marne et l'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont :

La demande de versement des acomptes formulée par le maître d'ouvrage comprendra :

- l'état récapitulatif des montants 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 mandatées, leur date de comptabilisation et le montant des factures mandatées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 8.2 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 8.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- Un prévisionnel des appels de fond réactualisé.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la **Région, le Département du Val-de-Marne et le Département de Paris** au maître d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du

solde. Ce taux de 95 % est applicable, pour la Région, uniquement pour les opérations inscrites au CPER 2015-2020.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au maître d'ouvrage, STIF, est plafonné à 80% avant le versement du solde.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage et des appels de fond, à actualiser chaque année en septembre.

8.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la présente convention, le bénéficiaire présente le 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 est subordonné à la production des documents, signés par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire, indiqués aux articles 8.5.1 et 13. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, 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 STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations et certifié par le comptable public.

8.5.3. Paiement

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 7.

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

8.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire au STIF :

| Code banque | Code guichet | N° compte | Clé |
|-------------|--------------|-------------|-----|
| 10071 | 75000 | 00001005079 | 72 |

| Code IBAN | | | | | | | Code BIC |
|-----------|------|------|------|------|------|-----|----------|
| FR76 | 1007 | 1750 | 0000 | 0010 | 0507 | 972 | BDFEFRPP |

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

| | Adresse de facturation | Nom du service / Coordonnées |
|------|---|---|
| Etat | DRIEA 21-23, rue Miollis 75 015 PARIS | SpoT / CBSF spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr |

| | | |
|---|--|---|
| Région Ile-de-France | 35, boulevard des Invalides 75 007 PARIS | Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général |
| Département du Val-de-Marne | Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94011 CRETEIL | Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements Service des Grands Projets |
| Département de Paris | 11 rue du Pré 75018 PARIS | Mission Tramway |
| Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bievre Seine-Amont | Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bievre Seine- Amont 16 avenue Jean Jaurès 94600 CHOISY-LE-ROI | Direction des études |
| STIF | 39-41, rue de Châteaudun 75 009 PARIS | Direction des Projets d'Investissement Division Tram Sud |

8.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région, du Département du Val-de-Marne et du Département de Paris

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 aux administrations concernées 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 collectivité, 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 collectivité. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération. **Si l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, comme c'est le cas en l'espèce**, 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.

8.7. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses liées à l'opération « tramway T9 entre Paris et Orly-Ville – Convention n°1 de la phase de réalisation », 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.

9. Modalités d'audit et de contrôle

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 15.5, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

9.1. 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 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 l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

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.

A compter de la mise en service du projet de tramway T9 entre Paris et Orly-Ville, la Région Ile-de-France pourra engager un audit financier du projet.

9.2. 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 la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 11.

9.3 Intervention d'experts

Sur proposition de l'autorité organisatrice ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et de l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'autorité organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, 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. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

10. Définition et gestion des écarts

10.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif du Projet au niveau de l'avant-projet

En cas de surcoût

S'il apparaît que, au cours des travaux du Projet, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif au niveau AVP en euros constants ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, ce

dernier fournit 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. Le STIF 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 du coût d'objectif au niveau Avant-Projet initial.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF.

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.

En cas d'économies

En cas d'économie, la participation des financeurs est réduite en conséquence par application des clés de répartition définies à l'article 6.3.1. En cas de trop-perçu, les financeurs sont remboursés à due concurrence.

10.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai présenté au niveau Avant-Projet 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 (CSCF), 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, 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 et un avenant à la présente convention formalisera les modifications.

10.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, 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, en tant qu'AOT, l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif).

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

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour le Projet ;
- un nouveau délai de l'opération (mise en service du tramway).

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 6 de la présente convention, comme le coût de la phase réalisation du projet, tel qu'indiqué à l'article 5, constitue un plafond global.

11. Pilotage et suivi de l'opération

La gouvernance du Projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs.

11.1. 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 des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières du Projet.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. 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 centralisés par le maître d'ouvrage devront être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, 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 Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur date et leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir avec leur date et leur montant prévisionnel d'engagement,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du Projet 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 le maître d'ouvrage,
- un état comparatif entre le coût prévisionnel de l'opération détaillé par postes CERTU tel qu'indiqué à l'AVP et le coût final de l'opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser ;
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- 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,
- un prévisionnel des appels de fond réactualisé,
- 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 le même Projet, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses, de ses engagements et des appels de fond. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2013 pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, 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, du Projet.

3/ La communication autour du Projet :

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

11.2. Commission de suivi

Placé sous la présidence du Directeur général du STIF, la Commission de suivi comprend des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le Projet.

Elle se réunit, en cas de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de 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 et travaux relatifs à l'Opération et recueille les avis et observations de ses membres sur les sujets portés à l'ordre du jour.

11.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des travaux du Projet devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier ;
- à informer les financeurs, entre deux CSCF, 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.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter 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 (15) jours avant la réunion.

11.4. Communication institutionnelle

Le STIF, maître d'ouvrage est en charge de la communication et s'engage, jusqu'à la mise en service du Projet, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les 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 et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant le Projet 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 maître d'ouvrage.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs: Etat, Région, Département du Val-de-Marne, Département de Paris, l'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bièvre Seine-Amont;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

12. Modification du programme

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 1), entraînant un décalage de la mise en service, ou des coûts d'objectif au niveau de l'avant-projet approuvé en CA du STIF du 8 juillet 2015 (article 4), peut conduire, 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 le maître d'ouvrage envisage des modifications du programme du projet défini dans l'avant-projet approuvé en CA du STIF du 8 juillet 2015, il transmet, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront 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, en tant qu'AOT, validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du CSCF ainsi que la nécessité de réaliser un nouvel 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 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 du projet. 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 dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées du projet, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet approuvé le 8 juillet 2015 en Conseil d'administration du STIF. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

13. Bilan physique et financier de la convention

A l'appui de la demande de solde de la convention, le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité un bilan des dépenses dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées étant actualisé aux conditions économiques de référence de la convention (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan de la convention comportera notamment :

- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan ;

- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la convention et les versements effectués par les financeurs.

Les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'Opération.

14. Bilan de la réalisation du Projet

La convention de financement qui bouclera le financement de la réalisation du Projet de tramway T9 entre Paris et Orly-Ville actera, dans des articles spécifiques :

- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la dernière convention de réalisation du Projet et les versements effectués par les financeurs (l'ensemble des dépenses du maître d'ouvrage fera l'objet d'une **désactualisation afin de permettre la vérification du respect du coût d'objectif du Projet, établi en euros constants**),
- les modalités de bilan financier, d'audit et de clôture de la réalisation du projet ;
- les modalités de réalisation du bilan LOTI du projet.

Le versement du solde de la présente convention n'est pas suspendu à la réalisation d'un audit.

15. Dispositions générales

15.1. 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 8.5.4 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.

15.2. Résiliation de la convention

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.

1. Résiliation pour motif d'intérêt général :

Les Parties à la présente convention peuvent chacune prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette décision de résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois à compter de sa réception, 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 décision de résiliation 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.

2. Résiliation pour cause d'inexécution des obligations contractuelles :

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la présente convention peut également 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 au sens de la jurisprudence administrative.

A la date d'effet de la résiliation, 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 financeurs s'engagent à rembourser le maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. Ces dépenses incluront notamment les coûts de résiliation des marchés dans la limite du coût global des travaux du Projet du maître d'ouvrage prévu à l'article 6.3.2 de la présente convention. 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 financeurs au prorata de leur participation.

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

15.3. Litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) 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 (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

15.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Le STIF reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur les Etudes et ses Résultats réalisés dans le cadre de la présente convention.

Le STIF en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport diffusera les études et leur Résultat aux financeurs et aux collectivités concernées par l'Opération.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité de toutes les informations considérées comme confidentielles.

Toute autre communication des Etudes et des Résultats des études sera soumise à l'accord préalable du STIF.

15.5. 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 par la commission permanente de la Région Ile-de-France et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice de la durée de conservation des pièces indiquée à l'article 9.1, la présente convention expire soit à la date d'effet de la résiliation telle que prévu à l'article 15.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 8.5.2 et au plus tard 36 mois après la mise en service du tramway T9.

15.6. 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.

Fait en cinq exemplaires originaux,

| | | |
|--|---|--|
| <p>Pour l'État,</p> <p>Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France</p> | <p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p>Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France</p> | <p>Pour le Département du Val-de-Marne</p> <p>Christian FAVIER Président du Conseil départemental du Val-de-Marne</p> |
| <p>Pour le Département de Paris,</p> <p>Anne HIDALGO Présidente du Conseil de Paris</p> | <p>Pour l'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de- Bièvre Seine-Amont,</p> <p>Michel LEPRETRE Président de l'Etablissement public territorial</p> | <p>Pour le STIF,</p> <p>Laurent PROBST Directeur Général</p> |

Annexes

Annexe 1 : Financement global du projet

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel du projet

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fond relatifs à la convention de financement n°1 de réalisation du projet

Annexe 4 : Organigramme du maître d'ouvrage

Annexe 5 : Détail du coût de réalisation du projet

Annexe 1

Financement global du projet

Plan de financement prévisionnel du projet en AP/AE :

a- sur la période 2015-2020 (hors revoyure éventuelle du CPER 2015-2020) :

| | Etat | Région | Collectivités locales | | | TOTAL |
|-------------------|--------------|---------------|-----------------------|-------------|-------------|---------------|
| | | | CD94 | CD75 | EPT | |
| Montant € courant | 58 000 000 € | 134 000 000 € | 53 760 000 € | 7 680 000 € | 2 560 000 € | 256 000 000 € |
| Part | 22,5% | 52,5% | 21 % | 3% | 1% | |

b- sur la période 2021-2026 (hors revoyure éventuelle du CPER 2015-2020) :

| | Etat | Région | Collectivités locales | | | TOTAL |
|-------------------|------------|------------|-----------------------|-----------|-----------|--------------|
| | | | CD94 | CD75 | EPT | |
| Montant € courant | 28 542 257 | 66 598 600 | 26 639 440 | 3 805 634 | 1 268 545 | 126 900 000€ |
| Part | 22,5% | 52,5% | 21 % | 3% | 1% | |

Il s'agit du plan de financement global du projet dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Sur les 403,3 M€ constants (CE2013), soit 402,3 M€ courants, du coût d'objectif du Projet, les études d'AVP, une partie des AF, les libérations d'emprises et des travaux préparatoires, soit 19,475 M€, ont été financés dans des cadres de financement précédents (CPER 2007-2013 et Contrat particulier Région Département du Val-de-Marne).

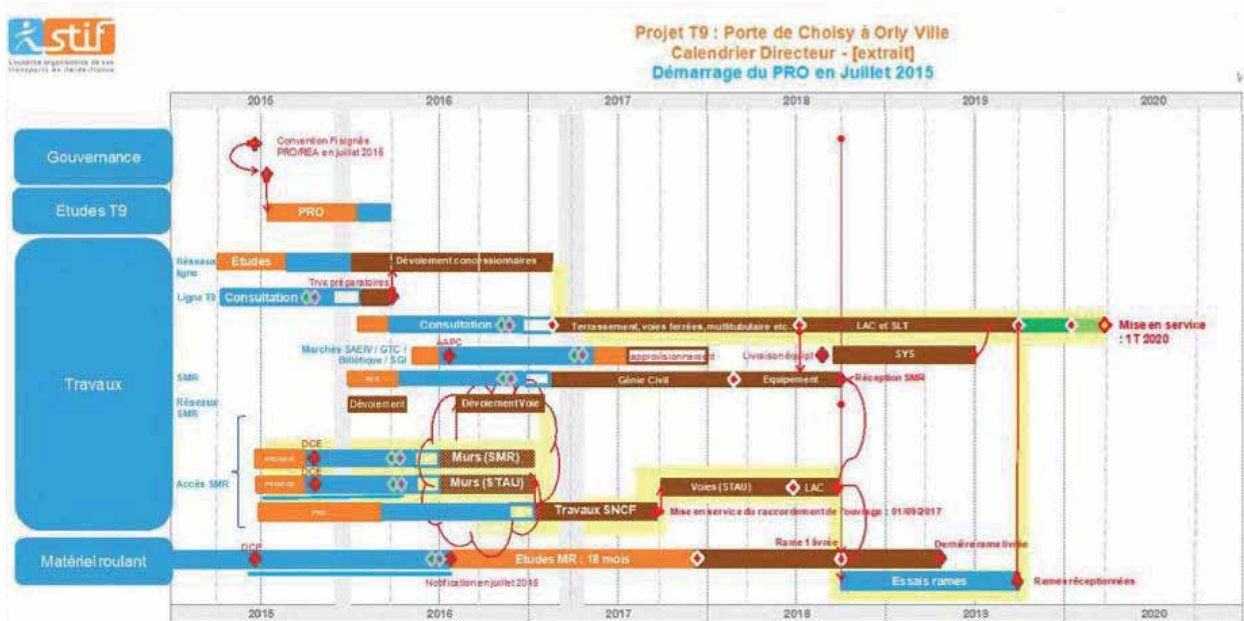
Ce plan de financement ne prend pas en compte le coût des dévoiements des réseaux pris en charge à 100% par les concessionnaires pour les réseaux situés sous le domaine public de voirie. Il est à noter que le projet T9 se situant essentiellement sur la RD5, **le Conseil départemental du Val-de-Marne**, déjà financeur du projet à hauteur de 21%, **prend à sa charge 100% du financement des dévoiements de ses réseaux situés sur la RD5**. Le montant des études et de ces travaux est estimé par le Département à **38 M€**.

Les Départements de Paris et du Val-de-Marne, ainsi que l'Etablissement public territorial Grand-Orly Val-de-Bievre Seine-Amont complètent le financement apporté par l'Etat et la Région au titre du CPER 2015-2020. Le financement apporté à ce titre par le Département de Paris est fonction du coût de l'opération sur son territoire, et s'élève à hauteur de 3% du coût des études Projet et des travaux de réalisation du projet de tramway.

Annexe 2

Calendrier prévisionnel du projet

Selon le calendrier approuvé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2015 les jalons de la phase de réalisation sont les suivants :



Ce planning élaboré avec l'hypothèse d'une convention de financement des études PROjet mise en place en 07/2015 sera recalée dans le cadre des études Projet en cours pour tenir compte du décalage de 3 mois dans le démarrage des études.

Annexe 3

Echéancier prévisionnel des appels de fond relatifs à la convention de financement n°1 de réalisation du projet

- a. Echéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage exprimées en millions d'euros constants HT (valeur de référence : janvier 2013) :

| | Année | | | | Total |
|---------------|------------|------------|---------|---------|---------------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | |
| Etat | 4 649 625 | 3 653 929 | 224 333 | 220 366 | 8 748 253 € |
| Région | 10 849 125 | 8 525 835 | 523 443 | 514 187 | 20 412 591 € |
| CD94 | 4 339 650 | 3 410 334 | 209 377 | 205 675 | 8 165 036 € |
| CD75 | 619 950 | 487 191 | 29 911 | 29 382 | 1 166 434 € |
| EPT | 206 650 | 162 397 | 9 970 | 9 794 | 388 811 € |
| TOTAL | 20 665 001 | 16 239 686 | 997 034 | 979 405 | 38 881 126 € |

- b. Echéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage exprimées en euros courants conventionnels HT :

| | Année | | | | Total |
|---------------|------------|------------|-----------|-----------|---------------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | |
| Etat | 4 500 000 | 3 600 000 | 225 000 | 225 000 | 8 550 000 € |
| Région | 10 500 000 | 8 400 000 | 525 000 | 525 000 | 19 950 000 € |
| CD94 | 4 200 000 | 3 360 000 | 210 000 | 210 000 | 7 980 000 € |
| CD75 | 600 000 | 480 000 | 30 000 | 30 000 | 1 140 000 € |
| EPT | 200 000 | 160 000 | 10 000 | 10 000 | 380 000 € |
| TOTAL | 20 000 000 | 16 000 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 38 000 000 € |

Annexe 4

Organigramme du maître d'ouvrage

STIF

Maître d'Ouvrage :

Directeur des projets d'investissement : M. Jean-Louis Perrin

Chef de la Division Tram Sud : M. Eric Mauperon

Chargés de Projet : M. Jean-Yves Pignal, Mme Carole Massari

Annexe 5

Détail du coût de réalisation du projet

Selon l'AVP du projet approuvé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2015, les coûts de la phase de réalisation sont les suivants (exprimés en M€ constants aux CE de janvier 2013) :

| | | AVP Opération T9 complète |
|---|--|------------------------------|
| Postes | | CE 01/2013 |
| 1 et 2 | Maîtrise d'Ouvrage, y compris mandat | 20,8 |
| 3 | Maîtrise d'Œuvre | 30,0 |
| 4 | Acquisitions foncières | 15,2 |
| 5 | Déviations de réseaux | 0,0 |
| 6 | Travaux préparatoires | 47,3 |
| 7 | Ouvrages d'art (hors SMR) | 6,8 |
| 8 | Plateforme | 20,3 |
| 9 | Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés | 15,0 |
| 10 | Revêtement du site propre | 9,7 |
| 11 | Voirie et espaces publics (hors site propre) | 80,3 |
| 12 | Equipements, mobilier urbain et espaces verts | 15,1 |
| 13 | Signalisation routière | 7,3 |
| 14 | Génie civil des stations et mobilier de stations | 12,2 |
| 15 | LAC, énergie et locaux techniques | 12,6 |
| 16 | Courants faibles et PCC | 10,4 |
| 17 | Dépôt (hors PCC, yc ouvrage accès) | 66,1 |
| 19 | Opérations induites | 2,4 |
| | Provision pour aléas et incertitudes (PAI) | 32,0 |
| Investissement total en M€ HT, hors MR | | 403,3 |

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2016/200
Séance du 1^{er} juin 2016

SCHEMA DIRECTEUR DU RER A :
CREATION D'EQUIPEMENTS DE RETOURNEMENT, DE GARAGE ET
D'ALIMENTATION DES TRAINS A MARNE LA VALLEE - CHESSY

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES AVP DE LA PHASE 2

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° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014, notamment le o de l'article 9 ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;
- VU** 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 signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2012/0163 du 6 juin 2012 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER A ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2015/260 du 8 juillet 2015 relative à l'approbation de l'avant-projet de la première phase de l'opération RER A de l'aménagement du terminus de Chessy ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2016/027 du 17 février 2016 relative à l'approbation du schéma de principe modificatif de l'opération RER A de l'aménagement du terminus de Chessy ;
- VU** le rapport n°2016/200 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement des études d'AVP de la phase 2 de l'opération RER A d'aménagement du terminus de Chessy pour un montant de 2,1 M€ HT courants ;

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 réalisation de ce projet ;

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

Schéma directeur RERA

Convention de financement des études
relatives à l'élaboration du dossier
d'Avant-projet (AVP) – Création
d'infrastructures à Chessy (Phase 2)

Convention



TABLE DES MATIERES

0 CONTEXTE GENERAL DU PROJET7

0.1 DEFINITIONS7

0.2 HISTORIQUE DU SCHEMA DIRECTEUR RER A7

0.3 LE PROJET D'AMENAGEMENT DU TERMINUS DE CHESY8

1 OBJET DE LA CONVENTION9

1.1 DEFINITIONS ET CONTENU DES ETUDES9

1.1.1 LE DOSSIER D'AVANT-PROJET (AVP)9

1.1.2 LE CONTENU DES DOSSIERS9

1.2 1.2 DELAI DE REALISATION DE L'AVP9

2 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES9

2.1 2.1 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS9

2.2 LA MAITRISE D'OUVRAGE10

2.2.1 IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE10

2.3 LES FINANCEURS10

2.3.1 IDENTIFICATION10

2.3.2 ENGAGEMENTS10

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT10

3.1 3.1 ESTIMATION DU COUT10

3.2 COUT GLOBAL DES ETUDES11

3.2.1 TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR BENEFICIAIRE11

3.2.2 COUTS DETAILLES PAR BENEFICIAIRE11

3.3 PLAN DE FINANCEMENT12

3.4 MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS PAR LES FINANCEURS12

3.4.1 VERSEMENT D'ACOMPTES12

3.4.2 VERSEMENT DU SOLDE13

3.4.3 PAIEMENT13

3.4.4 BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION13

3.5 CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION14

3.6 COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES14

4 MODALITES DE CONTROLE14

5 GESTION DES ECARTS15

6 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION15

6.1 LE COMITE TECHNIQUE15

6.2 LE COMITE DES FINANCEURS16

6.3 LA COMMISSION DE SUIVI 16

6.4 INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI 16

ARTICLE 7. COMMUNICATION ET DIFFUSION DES RESULTATS DES ETUDES17

7.1. DIFFUSION DES ETUDES17

7.2. COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE17

9. DISPOSITIONS GENERALES18

9.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION18

9.2 REGLEMENT DES LITIGES19

9.3 RESILIATION DE LA CONVENTION19

9.4 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION19

9.5 MESURES D'ORDRE20

7 ANNEXES22

En premier lieu,

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

Ci-après désignés par « **les financeurs** ».

En deuxième lieu,

- **La 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 12^e, 54 quai de la Rapée, représentée par Elisabeth BORNE, sa Présidente Directrice Générale,

Ci-après désignés par « **le maître d'ouvrage** » ou « **le bénéficiaire** ».

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** ».

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

Visas

Vu le code des transports,

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 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 Contrat de Projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR des 18 et 19 juin 2015,

Vu la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France CR n°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 le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,

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

Vu la délibération du Conseil Régional n° CP 12-866 du 21 novembre 2012 relative à la Convention de financement des études d'Avant-Projet du schéma directeur du RERA,

Vu le Dossier de Schéma directeur du RER A approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2012/0163 du 06 juin 2012,

Vu l'approbation de l'Avant-Projet relatif à l'aménagement du terminus de Chessy – Phase 1 approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2015/ du 8 juillet 2015

Il est convenu ce qui suit :

1 Contexte général du Projet

1.1 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 d'une infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs.

« **Opération** » : désigne la/les étapes du projet et son/leur 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'article 1.1.

« **Résultats des études** » : désigne les résultats des études sont les Avant-projets réalisés par le maître d'ouvrages, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe 4, à partir des études objet de la présente convention et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

1.2 Historique du schéma directeur RER A

Les travaux relatifs à la modernisation des RER ont été inscrits au 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 et signé le 19 juillet 2013. Par ailleurs, le CPER 2015-2020 prévoit de consacrer 1 074 M€ à la mise en œuvre des schémas directeurs des lignes A, B, C et D du RER.

Dans ce cadre, la Société du Grand Paris affecte une enveloppe forfaitaire pour le financement des Schémas Directeurs des RER. Le financement de la Société du Grand Paris est sollicité sur ces opérations au titre des interconnexions entre le réseau de transports public du Grand Paris (RTPGP) et le réseau existant dans le cadre du protocole relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour la période 2013-2017 signé le 19 juillet 2013 et du Contrat de plan Etat-Région.

La présente convention s'inscrit ainsi dans le cadre de la poursuite et de l'amplification de rénovation du réseau structurant francilien.

Le Schéma Directeur du RER A, approuvé par le Conseil du STIF du 6 juin 2012, aborde les enjeux d'amélioration suivants :

- renforcer les performances de la ligne : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation, améliorer l'exploitation commune de la ligne par les opérateurs,
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif,
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs,
- améliorer la qualité de service, notamment dans les espaces.

Les résultats des études menées dans le cadre du Schéma Directeur identifient un certain nombre d'opérations indépendantes qui concourent à l'amélioration du RER A. Ces études se distinguent en trois horizons :

- les opérations de court terme, qui seront mises en œuvre par les opérateurs à la demande du STIF dans le cadre des contrats,
- les opérations dont la réalisation peut être décidée immédiatement, car prioritaires et susceptibles de ne pas nécessiter l'élaboration d'un schéma de principe du fait de l'absence de procédures réglementaires (acquisitions foncières),
- les opérations qui feront l'objet de schémas de principe distincts.

Une première enveloppe d'un montant de 14,536 M€ a permis d'engager deux conventions de financement, contractualisées entre le STIF, l'Etat et la Région et les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour financer les études de Schéma de Principe et d'Avant-Projet. Ces deux conventions ont été validées par la Commission Permanente de la Région du 21 novembre 2012. Ces conventions ont permis de mener les études des différents projets notamment celles de la modernisation du terminus de Chessy.

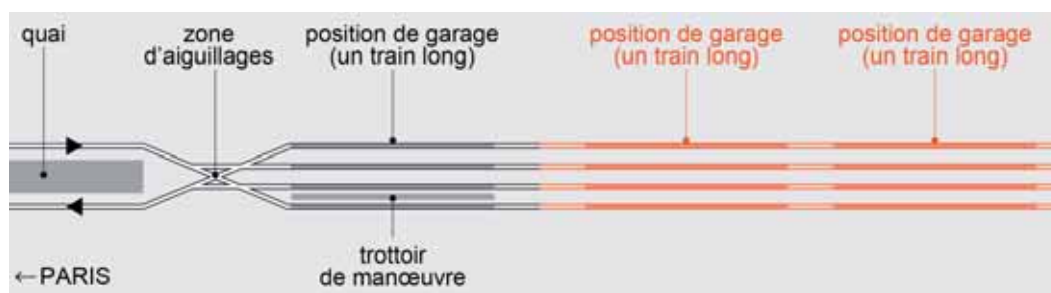
1.3 *Le projet d'aménagement du terminus de Chessy*

Le projet d'aménagement du terminus de Chessy répond à deux objectifs principaux :

- le prolongement à Chessy des missions actuellement origine Torcy à l'heure de pointe du matin et terminus Torcy à l'heure de pointe du soir ;
- Augmentation des performances et de la qualité de service du terminus

Afin de s'inscrire dans le cadre du marché MI09, dont la livraison est prévue fin 2017, le projet d'aménagement du terminus de Chessy a été phasé.

La première de phase de cet aménagement consiste en la création de 8 positions de garage longues (UM) permettant le remisage des nouvelles rames MI09 nécessaires à l'évolution d'offre. Une première convention de financement pour les études PROjet et les travaux de la 1ère phase a été validée au mois de juillet 2015 pour un montant de 31,669 M€ (CE 01/2012).



Configuration intermédiaire (1^{ère} phase)

La seconde phase de l'aménagement consiste à réaliser les aménagements suivants :

- création de 8 positions de garages (trains longs),
- équipement des installations de manœuvre des trains (aiguillages, second trottoir utilisable par les 2 voies adjacentes) ;
- ajout d'une liaison directe entre le quai direction Paris et la voie 4 ;
- mise en place d'une machine à laver voie 4,
- création d'un centre de dépannage des trains.



Situation à l'issue de la seconde phase

Par ailleurs, afin de faire circuler plus de trains, il est nécessaire :

- d'adapter la signalisation entre les gares de Lognes et Marne-la-Vallée - Chessy,
- de renforcer l'alimentation électrique (création de 3 postes de redressement et augmentation de puissance d'un autre déjà existant).

2 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement des études d'avant-projet (AVP) de la seconde phase d'aménagement du terminus de Chessy,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'avant-projet et de définir les documents à remettre aux signataires de la convention,
- de préciser 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 :

« Aménagement du terminus de Chessy – Phase 2 »

2.1 Définitions et contenu des études

1.1.1 Le Dossier d'Avant-projet (AVP)

Faisant suite au schéma de principe, l'avant-projet a vocation à approfondir les éléments suivants :

- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- Une évaluation précise des coûts (investissement et exploitation), du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

L'ensemble des études associées sera mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

La présente convention finance la réalisation de deux types de dossiers :

- Un avant-projet dit « technique ».
- Un avant-projet synthétique dit « administratif », conforme à la délibération du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011, sans tenir compte des éléments plus détaillés générés par les évolutions réglementaires induites par les lois et décrets relatifs au Grenelle de l'environnement.

1.1.2 Le contenu des dossiers

Les documents remis comprendront le dossier d'AVP technique et les procédures administratives nécessaires à la réalisation de la phase AVP.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP (conformément à la délibération du STIF du 06 juillet 2011).

L'ensemble des documents sera remis par le maître d'ouvrage aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

2.2 1.2 Délai de réalisation de l'AVP

Le délai prévisionnel de réalisation des études est de **15 mois** à compter de la date de l'approbation de la présente convention en Conseil du STIF.

Le calendrier prévisionnel de l'AVP est joint en annexe 3 à la présente convention.

3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 2.1 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.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, le STIF est uniquement Autorité Organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage.

3.2 La maîtrise d'ouvrage

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

La RATP est maître d'ouvrage du programme des études décrit au 1.1 de la présente convention.

La RATP est notamment responsable de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

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

3.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement de la présente convention est assuré par :

- l'Etat (30 %),
- la Région Ile-de-France (70 %).

2.3.2 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 par les bénéficiaires visés à l'article 3.2, 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 **en annexe 3**.

La RATP et le STIF sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désignés conjointement « **les bénéficiaires** ».

4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 3.1 Estimation du coût

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études d'AVP, est évalué à **2,1 € HT** aux conditions économiques de janvier 2016, soit **2,1 € HT courants, non actualisable et non révisable**.

Les montants en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2016 sont également indiqués à l'article 3.2.1 de la présente convention.

3.2 Coût global des études

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire

Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.2. sont établis comme suit :

| Aménagement du terminus de Chessy Phase 2 – Etudes AVP en millions € | | |
|--|---------------------------------------|-------------------------|
| Maîtres d'ouvrage | Coûts Euros constants HT (CE 01/2016) | Coûts Euros courants HT |
| RATP | 2 000 000 | 2 000 000 |
| STIF | 100 000 | 100 000 |
| TOTAL | 2 100 000 | 2 100 000 |

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel des dépenses par le maître d'ouvrage.

3.2.2 Coûts détaillés par bénéficiaire

Chaque bénéficiaire fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet, reprise ci-dessous :

| Montant € HT en euros courants | | | |
|--------------------------------|------------------|----------------|------------------|
| Postes de dépenses | RATP | STIF | Total |
| Frais MOE | 1 200 000 | 0 | 1 200 000 |
| Frais MOA | 800 000 | 0 | 800 000 |
| Expertise | 0 | 100 000 | 100 000 |
| TOTAL | 2 000 000 | 100 000 | 2 100 000 |

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

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

| Aménagement du terminus de Chessy Phase 2 – Etudes AVP | | | |
|---|----------------|------------------|------------------|
| Montant € courants HT et % | | | |
| | Etat | Région | Total |
| RATP | 600 000 | 1 400 000 | 2 000 000 |
| | 30% | 70% | 100% |
| STIF | 300 000 | 70 000 | 100 000 |
| | 30% | 70% | 100% |
| TOTAL | 630 000 | 1 470 000 | 2 100 000 |

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 chaque bénéficiaire.

A cette fin, chaque bénéficiaire transmettra aux financeurs, 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 comprendra les pièces suivantes.

A - Versement des acomptes

a – par la Région :

La demande de versements d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par chaque bénéficiaire indiquant notamment la référence des factures réalisées, leur date de réalisation et le montant des factures réalisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 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 3.3.
 - Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

b – par l'Etat :

La demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire 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 euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 signé par le responsable de projet,
- un état récapitulatif des factures comptabilisées signé par le responsable du projet,
- 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,
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

B - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région à chaque bénéficiaire est plafonné à 95% avant le versement du solde.

Pour l'Etat, les versements d'acompte sont plafonnés à 90 % du montant total.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses de chaque bénéficiaire.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage le cas échéant.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, 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.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par chaque bénéficiaire doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 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 indiquée à l'article 1.

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

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du Bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

- Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

- RATP sur le compte RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

- Le STIF sur le compte ouvert au Trésor Public, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

| Code banque | Code guichet | N° compte | Clé |
|-------------|--------------|-------------|-----|
| 10071 | 75000 | 00001005079 | 72 |

| Code IBAN | | | | | | |
|-----------|------|------|------|------|------|-----|
| FR76 | 1007 | 1750 | 0000 | 0010 | 0507 | 972 |

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

| | Adresse de facturation | Nom du service |
|----------------------|---|--|
| Région Ile-de-France | 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS | Unité Aménagement Durable Secrétariat Général |
| STIF | 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS | Direction des projets d'investissements |
| DRIEA | 21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60 | DRIEA– SPOT – CBSF |
| RATP | Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Rapée 75599 PARIS Cedex 12 | Contrôle de Gestion et Finances |

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

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 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 de la Présidente de la Région Ile-de-France, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés 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 de la Région Ile-de-France. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de demande de la première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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.

3.6 Comptabilité des bénéficiaires

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.

5 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.

Les bénéficiaires de la subvention conservent 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.

6 GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.2.1 de la présente convention constitue un plafond global pour le bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire 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 à l'article 3.2.1, les co-financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le bénéficiaire 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 bénéficiaire dans le périmètre duquel il est intervenu.

7 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.

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1.1, 1.2 et 3.1 de la présente convention.

7.1 Le Comité Technique

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

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

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, 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.

7.2 Le Comité des Financeurs

Il est constitué un Comité des Financeurs composé des représentants de l'ensemble des signataires de la présente convention, sous la présidence du STIF.

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 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 n'ayant pu être validés en comité technique décrit à l'article 7.1,
- 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.

7.3 La Commission de Suivi

Il est constitué une Commission de Suivi des études, placée sous la présidence de la Directrice générale du STIF, composée des représentants de l'ensemble des signataires de la présente convention, des Collectivités Territoriales concernées par le projet.

La Commission de Suivi est réunie sur demande, 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.

7.4 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 à la demande de ce dernier,
- 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.

Le maître d'ouvrage 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 d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

ARTICLE 7. COMMUNICATION ET DIFFUSION DES RESULTATS DES ETUDES

7.1. Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage transmettra au STIF et aux co-financeurs les résultats d'études visés à l'article 1.1.2 de la présente convention. .

Les co-financeurs s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf accord préalable du maître d'ouvrage.

Le STIF et les financeurs s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 8 à l'exception des Résultats d'Etudes d'avant-projets (regroupés dans le document dit 'AVP administratif') approuvés par le conseil du STIF, qui ne sont pas considérés comme des documents confidentiels.

Sur demande du STIF et dans les conditions de confidentialité prévues à l'article 8 Confidentialité, la RATP communiquera au STIF les études visées à l'article 1.1 de la présente convention afin de lui permettre d'exercer sa mission d'Autorité Organisatrice des Transports dans le cadre du Schéma Directeur du RER A conformément au code des transports.

7.2. Communication institutionnelle

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service du projet, à :

- Associer les signataires de la présente convention à l'élaboration et la mise en œuvre de la concertation et des actions de communication communes,
- Mentionner les financeurs du projet et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle par la présence de leurs logos ou toute autre information sur les taux de financement,
- Prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque signataire puisse valider le plan de communication et les outils.

Les logos des partenaires figureront dans l'ordre suivant :

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, RATP
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région
- en dernier : le logo du STIF

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

En fonction des besoins, un comité de communication pourra être constitué, regroupant les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des partenaires et piloté par le maître d'ouvrage.

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.

ARTICLE 8. CONFIDENTIALITE

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles» recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la

nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises par la maîtrise d'ouvrage au STIF et au co-financeurs et dont le STIF et les co-financeurs auront connaissance au cours de leur mission.

Ne seront pas considérés comme des Informations Confidentielles, les résultats d'études d'avant-projet approuvés par le conseil du STIF.

Seront notamment considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie à l'autre sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de comités de suivi ou de réunions de toutes natures ainsi que les études visées à l'article 1.1.2.

L'absence de mention confidentielle portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Les parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues de la maîtrise d'ouvrage :

- soient traitées avec la même précaution que le STIF et les co-financeurs portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas utilisées par le STIF dans un cadre autre que ses missions d'Autorité organisatrice ;
- pour permettre au STIF d'assurer son rôle d'Autorité organisatrice et de mener à bien ses propres expertises, la RATP autorise le STIF à faire appel à des prestataires dans le cadre strict de leurs missions qui leurs ont été confiées et communiquer à cet effet des Informations Confidentielles. Le STIF s'assurera que ses prestataires s'engagent à signer un accord de confidentialité.
- sans préjudice de l'alinéa précédent ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la RATP.
- Conformément à l'article 1120 du code civil, le STIF et les co-financeurs se portent fort pour tout son personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles le STIF et les co-financeurs apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leur possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées par l'autre Partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, le STIF et les co-financeurs ne seront pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer la RATP de la requête ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.

9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1 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 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 signataires.

9.2 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.

9.3 Résiliation de la convention

Les signataires 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 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 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 services requis 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 subventions.

9.4 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.

La présente convention de financement tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la Commission Permanente de la Région approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 4, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 9.3, 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.

Et au plus tard le 31/12/2020.

9.5 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.

Fait en quatre (4) exemplaires originaux

| | |
|--|---|
| <p>Pour l'Etat,</p> <p>Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p> | <p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p>Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile- de-France</p> |
| <p>Pour la RATP,</p> <p>Elisabeth BORNE Présidente directrice général</p> | <p>Pour le STIF,</p> <p>Laurent PROBST Directeur Général</p> |

8 ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération

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

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études objet de la présente convention

Annexe 5 : Descriptif sommaire des missions du maître d'ouvrage

ANNEXE 1 :
Organigramme nominatif de l'opération

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

Maitrise d'ouvrage

Maître d'ouvrage : Serge GRYZ

Représentant du Maître d'ouvrage : Ivan TIXIER

Chef de Projet : Denis REMOND

ANNEXE 2 :

Echéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES BESOINS DES BENEFICIAIRES

ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES BESOINS EN AP/AE DU STIF

| € HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|---------------|----------------|----------|----------|----------------|
| Etat | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 |
| Région | 70 000 | 0 | 0 | 70 000 |
| Total | 100 000 | 0 | 0 | 100 000 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES BESOINS EN AP/AE DE LA RATP

| € HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|---------------|------------------|----------|----------|------------------|
| Etat | 600 000 | 0 | 0 | 600 000 |
| Région | 1 400 000 | 0 | 0 | 1 400 000 |
| Total | 2 000 000 | 0 | 0 | 2 000 000 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES DEPENSES DES BENEFICIAIRES

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU STIF

| € HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|---------------|----------|----------|----------------|----------------|
| Etat | 0 | 0 | 30 000 | 30 000 |
| Région | 0 | 0 | 70 000 | 70 000 |
| Total | 0 | 0 | 100 000 | 100 000 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DE LA RATP

| € HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|--------------------------|----------------|------------------|----------------|------------------|
| Etat | 90 000 | 450 000 | 60 000 | 600 000 |
| Région | 210 000 | 1 050 000 | 140 000 | 1 400 000 |
| Total | 300 000 | 1 500 000 | 200 000 | 2 000 000 |

ANNEXE 3:

Calendrier prévisionnel indicatif

| Planning prévisionnel des études d'AVP | 2016 | | | | 2017 | | | |
|---|------|--|--|--|------|--|--|--|
| Création d'infrastructures à Chessy (Phase 2) | | | | | | | | |

ANNEXE 4 :

Détail du programme des études objet de la présente convention

CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité ;
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet 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,

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

a. Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,

III. objectifs du Projet / Programme

a. Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,

b. Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

c. Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

IV. description du Projet

a. Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),

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. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :

i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,

ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,

e. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,

f. Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,

g. Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,

V. impacts du projet

a. Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,

VI. management et calendrier du Projet

a. Organisation :

i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,

ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),

iii. méthodes : Schéma Directeur Qualité,

b. Planification :

i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,

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 la 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 – 5%, 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, enquête publique,...)

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 et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Gestion des risques

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. Coûts d'exploitation :

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

a. plan de financement global et annualisé,

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

a. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu

X. annexes graphiques selon loi MOP

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement de l'AVP,

b. Avis du commissaire enquêteur,

c. Déclaration de projet,

d. DUP le cas échéant,

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Projet de Convention de Financement,

b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

ANNEXE 5 :

Descriptif sommaire des missions du maître d'ouvrage

Pour la RATP

- ✓ - Frais MOA dont notamment :
 - Sondages géotechniques
 - Expert OQA
 - Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
 - Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC)

- ✓ - Frais MOE :
 - Les études AVP (insertion, exploitabilité et maintenabilité...) et d'insertion paysagère de l'ensemble de la ligne, y compris SMR.

Délibération n°2016/201
Séance du 1^{er} juin 2016

SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD

CONVENTION DE FINANCEMENT

**ETUDES D'AVANT-PROJET POUR LA CREATION D'UN TERMINUS
PROVISOIRE AU BOURGET**

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 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** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Dossier de Schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération 2016-028 du Conseil du STIF du 17 février 2016 approuvant le Schéma de Principe de la création d'un terminus provisoire au Bourget ;
- VU** le rapport n°2016/201 ;
- 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 d'Avant-Projet de la création d'un terminus provisoire au Bourget pour un montant de 2,695 M€ courants HT ;

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 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 PÉCRESSÉ

2016

**Schéma directeur du RER B Sud –
Convention de financement des
études d'Avant-projet (AVP) pour
la création d'un terminus
provisoire au Bourget**



| | |
|---|------------------|
| <u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u> | <u>6</u> |
| <u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u> | <u>7</u> |
| <u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT</u> | <u>7</u> |
| 2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION | 7 |
| 2.2. LE CONTENU DE L'ÉTUDE D'AVANT-PROJET (AVP) | 7 |
| 2.3. CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES..... | 9 |
| <u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u> | <u>9</u> |
| 3.1. L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS | 9 |
| 3.2. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES | 9 |
| 3.3. RÔLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE COORDONATEUR VIS-À-VIS DES MAÎTRES D'OUVRAGE..... | 10 |
| 3.4. LES FINANCEURS..... | 10 |
| <u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u> | <u>10</u> |
| 4.1. ESTIMATION DU COÛT DE L'ÉTUDE | 10 |
| 4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DU MAÎTRE D'OUVRAGE | 11 |
| 4.3. PLAN DE FINANCEMENT | 12 |
| 4.4. MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA RÉGION | 12 |
| 4.5. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS..... | 15 |
| 4.5.1. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION | 15 |
| 4.5.2 CADUCITÉ AU TITRE DU DÉCRET N°99-1060 DU 16 DÉCEMBRE 1999 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT..... | 15 |
| 4.6. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES..... | 15 |
| <u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u> | <u>15</u> |
| <u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u> | <u>16</u> |
| <u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES</u> | <u>16</u> |
| 7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION | 16 |
| 7.2. RÈGLEMENT DES LITIGES | 16 |
| 7.3. RÉSILIATION DE LA CONVENTION | 17 |

| | |
|---|----|
| 7.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION | 17 |
| 7.5. MESURES D'ORDRE | 17 |

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION..... 18

| | |
|---|----|
| 8.1. COMITÉ TECHNIQUE | 18 |
| 8.2. COMITÉ DES FINANCEURS | 18 |
| 8.3 SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE | 19 |
| 8.4. COMMISSION DE SUIVI | 19 |
| 8.5. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI | 20 |

ARTICLE9. DIFFUSION DES DOCUMENTS ET CONFIDENTIALITE..... 20

| | |
|--|----|
| 9.1. PROPRIÉTÉ ET DIFFUSION DES ÉTUDES | 20 |
| 9.2. CONFIDENTIALITÉ | 21 |

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 _____,

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 La Plaine - Saint-Denis (93 212), 15/17 rue Jean-Philippe Rameau, représenté par Monsieur Michel ETCHEGARAY, Directeur des Projets Franciliens, dûment habilité à signer la présente convention,
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (93200), 2 place aux Etoiles, représenté par Monsieur Alain KRAKOVITCH, le Directeur Général de SNCF Transilien, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignés par « les maîtres d'ouvrage ».

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 « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** »,

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

Visas

Vu le code des transports,

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'Ile-de-France,

Vu le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015,

Vu la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France CR n°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 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 du Comité National des Investissements de RFF du 22/05/2013 prenant en considération le Schéma Directeur du RER B Sud,

Vu la délibération du Comité National des Investissements et des Engagements de SNCF Réseau du 23/03/2012 autorisant le Directeur des Projets Franciliens à signer la présente convention,

Vu le Schéma directeur du RER B approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013,

Vu la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 13-580 du 11 juillet 2013 correspondant à la convention de financement des études de moyen terme du schéma directeur,

Vu la délibération du Conseil du STIF du 17 février 2016 approuvant le Schéma de Principe de l'aménagement d'un terminus provisoire au Bourget.

Il est convenu ce qui suit :

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 définis 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, dont l'objet est décrit dans la présente convention.

« **Résultats des études** » : sont les livrables d'études d'Avant-Projets validés par le maître d'ouvrage en responsabilité des études dont le niveau de précision devra être approprié aux besoins de l'AOT ;

« **AVP administratif administratif** » : est la synthèse des résultats d'étude d'Avant-Projets ou d'Avant-Projet / Projet, devant notamment répondre au contenu de l'annexe de la délibération n°2011/0631 du Conseil du STIF du relative au contenu des études AVP rappelée en annexe 5 de la présente convention, obtenus à partir des études objet de la présente convention et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Le Schéma Directeur du RER B, approuvé par le Conseil du STIF du 10 juillet 2013, vise à répondre aux enjeux suivants :

- Satisfaire les attentes des usagers en améliorant la situation existante (régularité, qualité de service)
- Consolider de façon pérenne l'exploitation de la ligne,
- Prévoir les demandes de développement à venir.

Pour cela, le Schéma Directeur du RER B au Sud identifie un panel d'actions de court et moyen termes pour :

- Fiabiliser l'exploitation du RER B
- Mieux gérer les situations perturbées
- Offrir aux usagers une information et un niveau de service fiable et de qualité

Une première enveloppe d'un montant de 49,2 M€ a permis d'engager en 2013 sept conventions de financement, contractualisées entre le STIF, l'Etat et la Région, la RATP, RFF (devenu SNCF Réseau) et SNCF (devenu SNCF Mobilités) pour financer les études de Schéma de Principe et d'Avant-Projet ainsi que les premières réalisations du Schéma Directeur.

La présente convention fait suite aux études menées depuis 2013 par SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans le cadre de ce financement.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études d'AVP d'un terminus provisoire au Bourget pour la gestion des situations perturbées,
- de définir l'organisation du pilotage des études d'AVP d'un terminus provisoire au Bourget,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'avant-projet,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser 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 :

**« Schéma directeur du RER B Sud –
Avant-projet (AVP) du terminus provisoire au Bourget ».**

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention porte le financement des études d'avant-projet (AVP) du terminus provisoire au Bourget pour la gestion des situations perturbées.

Le schéma directeur du RER B sud a mis en avant le besoin d'améliorer la gestion des situations perturbées sur la ligne B, en s'appuyant sur le maillage offert par le futur réseau du Grand Paris, et proposait, pour le nord de la ligne, la création d'un terminus provisoire au Bourget permettant la mise en place de services partiels depuis le nord et le sud de cette future gare d'interconnexion en cas d'interruption des voies principales.

Le positionnement d'un terminus provisoire au Bourget, futur point nodal en Île-de-France, avec, en 2017, l'arrivée de la tangentielle Nord, et à horizon 2023-2024, la mise en service des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, permettra en cas de situation perturbée d'amener un plus grand nombre de RER au Bourget et offrira aux usagers souhaitant poursuivre leur trajet un report possible sur des modes de transports alternatifs.

Cette étude est sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

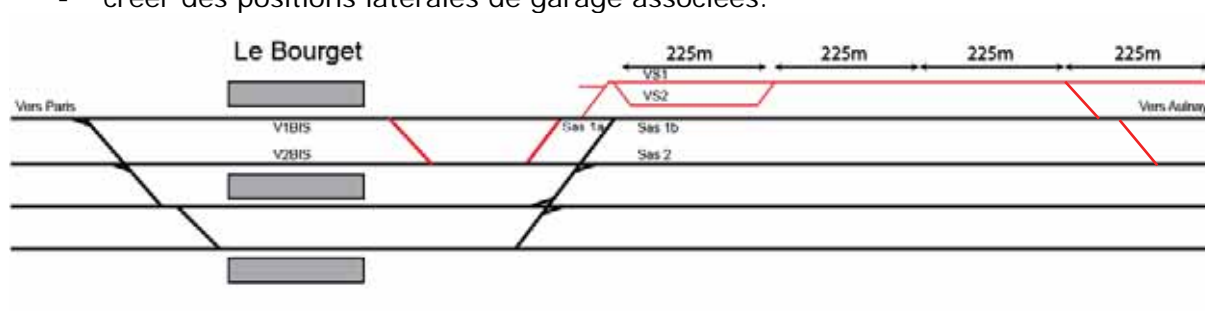
2.2. Le contenu de l'étude d'avant-projet (AVP)

L'avant-projet a vocation à approfondir les éléments suivants :

- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des solutions techniques retenues (systèmes et ouvrages) et de la définition de ces solutions, eu égard au réseau existant,
- Les modalités d'exploitation de l'installation,
- Les coûts (investissement et exploitation), le calendrier de réalisation, les impacts et l'intérêt socio-économique
- Les surcoûts de substitutions routières nécessaires à la réalisation des travaux.

Pour mémoire, cette opération consiste principalement à :

- réaliser un terminus provisoire de retournement sur voies bis uniquement,
- créer des positions latérales de garage associées.



L'ensemble des études associées seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts.

La présente convention finance la réalisation de deux dossiers :

- Un avant-projet dit « technique ».
- Un avant-projet en version provisoire dit « administratif », conforme à la délibération du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011, sans tenir compte des éléments plus détaillés générés par les évolutions réglementaires induites par les lois et décrets relatifs au Grenelle de l'environnement.

La présente convention **intègre notamment dans son périmètre** :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet),
- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des stations, etc.),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements.
- Les prestations d'évaluation par experts ou organismes qualifiés et agréés (EOQA) se prononçant sur la conception générale de l'opération nécessaires à la constitution du projet de dossier préliminaire de sécurité (DPS) prévu par la réglementation en vigueur.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning optimisé détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service,
- Les frais liés aux éventuelles prestations nécessaires au portage des phases d'instruction réglementaires du projet (études d'impact...).
- la concertation du projet auprès du public.

L'évaluation des frais liés à la mise en place d'une offre de substitution en cas d'interruption du trafic.

Dans le respect de la délibération du STIF du 17 février 2016, SNCF Réseau et Mobilités rechercheront les pistes d'optimisation possible du coût du projet, sans impacter les

fonctionnalités essentielles du projet définies au Schéma de Principe, afin d'atteindre l'estimation du coût d'objectif fixée par le STIF à 36 M€ HT (Ce 2012). De plus SNCF Réseau et SNCF Mobilités rechercheront une optimisation du planning de l'opération tenant compte des projets connexes susceptibles d'impacter l'exploitation pendant la période de réalisation des travaux. Les études de phasages et d'exploitation sous travaux permettront de déterminer une enveloppe financière pour la prise en charge des surcoûts liés aux frais de substitution, dont le chiffrage sera détaillé et justifié.

Les documents remis comprendront le dossier d'AVP administratif ainsi que les études nécessaires à sa réalisation.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par les maîtres d'ouvrage au STIF et aux financeurs de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

2.3. Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Le délai de réalisation de l'ensemble des études est fixé à 24 mois à compter de la date de l'approbation de la présente convention en Conseil du STIF.

Le calendrier prévisionnel de l'AVP est joint en Annexe 2

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.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, le STIF est uniquement Autorité Organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des études

SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont désignés maîtres d'ouvrage du programme des Etudes décrit à l'article 2.2 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.

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Mobilités est maître d'ouvrage pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau ferré national (RFN).

Les maîtres d'ouvrage ont convenu de désigner un maître d'ouvrage coordonnateur, SNCF Réseau.

Le STIF est chargé de l'expertise de ces études.

3.3. Rôle du maître d'ouvrage coordonateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau est désigné **maître d'ouvrage coordonateur** de l'Opération.

Le maître d'ouvrage coordonateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des Etudes des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'Opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'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 ;
- de désigner et piloter un maître d'œuvre en charge de produire le dossier d'AVP.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordonateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'Opération ;
- de 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 (cf. article 8 de la présente convention).

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Le financement de l'Opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat (30%) soit 808 500 € courants,
- La Région Ile-de-France (70%) soit 1 886 500 € courants.

SNCF Réseau, SNCF Mobilités et le STIF sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désignés conjointement « les bénéficiaires ».

3.4.2. 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 par les bénéficiaires visés à l'article 3.2, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à **l'annexe 2**.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études d'AVP de la présente convention est évalué à :

- **2 695 000 € HT courants, non actualisables et non révisables, soit 2 303 400 € HT aux CE 01/2012.**

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

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2, sont établis comme suit :

| Maîtres d'ouvrage | Coûts € HT constants aux CE 01/2012 | Coûts € courants HT |
|-------------------|--|---------------------|
| SNCF Réseau | 2 190 000 | 2 560 000 |
| SNCF Mobilités | 80 000 | 100 000 |
| STIF | 33 400 | 35 000 |
| TOTAL | 2 303 400 | 2 695 000 |

4.2.2. Coûts détaillés

Les bénéficiaires fournissent une estimation en euros courants valeur de référence 2016 des postes nécessaires pour mener à bien les études d'AVP :

| Etudes d'avant-projet | | |
|-------------------------|---|-----------------------|
| Maître d'ouvrage | Opération | Coût en € HT courants |
| SNCF Réseau | Etudes techniques (tracé, signalisation, génie civil, caténaire, etc.) | 2 560 000 |
| | Etudes environnementales (reconnaissance géotechnique, levée topographique, inventaire faune et flore, étude acoustique, etc.) | |
| | Etudes d'exploitation (simulation dynamique, études de flux sur les quais, etc.) | |
| | Valorisation socio-économique | |
| SNCF Mobilités | Etudes pour le périmètre du transporteur de l'installation du Bourget | 100 000 |
| STIF | Expertise | 35 000 |
| TOTAL Etudes AVP | | 2 695 000 |

4.3. Plan de financement

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

| Etudes d'AVP terminus provisoire au Bourget du SD RER B (€ courants) | | | |
|---|--------------------|----------------------|------------------|
| Montant M€ HT et % | | | |
| | État 30% | Région 70% | Total |
| SNCF Réseau | 768 000 | 1 792 000 | 2 560 000 |
| SNCF Mobilités | 30 000 | 70 000 | 100 000 |
| STIF | 10 500 | 24 500 | 35 000 |
| Total | 808 500 | 1 886 500 | 2 695 000 |

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour 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 les bénéficiaires.

L'Annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses de chaque bénéficiaire, par financeur.

Le Comité des Financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

A cette fin, chaque bénéficiaire transmettra aux 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/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde.

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprendra les pièces suivantes :

A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- le montant des factures comptabilisées, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 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 bénéficiaire.

b – pour l'Etat :

La demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire 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 euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 signé par le responsable de projet,
- un état récapitulatif des factures comptabilisées signé par le responsable du projet,
- 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,
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% suite à la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 – article 3 pour la Région et à 90% pour l'Etat avant le versement du solde.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du bénéficiaire.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage, le cas échéant.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal du bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, 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 SNCF Réseau et SNCF Mobilités, le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par son représentant légal et certifié par son comptable public.

4.4.3. 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 4.4.1 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 indiquée à l'article 1.

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société générale, dont les références sont les suivantes :

| Code IBAN | | | | | | | Code BIC |
|-----------|------|------|------|------|------|-----|-------------|
| FR76 | 3000 | 3036 | 2000 | 0200 | 6214 | 594 | SOGEFRPPHPO |

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

| Titulaire du compte | Etablissement/ Agence | Code banque | Code Guichet | N° de compte | Clé RIB |
|---|---------------------------------|--------------|--------------|--------------------|-----------|
| SNCF TRESO INVEST PROXI TN | SIEGE CENTRAL – (2310) SEGPS | 30001 | 00064 | 00000034753 | 56 |
| Identification Internationale (IBAN) IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356 | | | | | |
| Identification internationale de la Banque (BIC) BDFEFRPPCCT | | | | | |

- Le STIF sur le compte ouvert au Trésor Public, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

| Code banque | Code guichet | N° compte | Clé |
|-------------|--------------|-------------|-----|
| 10071 | 75000 | 00001005079 | 72 |

| Code IBAN | | | | | | |
|-----------|------|------|------|------|------|-----|
| FR76 | 1007 | 1750 | 0000 | 0010 | 0507 | 972 |

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

| | Adresse de facturation | Nom du service |
|----------------------|--|---|
| Etat | DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS | SpoT / CBSF |
| Région Île-de-France | 35, boulevard des Invalides 75007 PARIS | Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général |

| | | |
|----------------|--|---|
| STIF | 39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS | Direction des projets d'investissement (DPI) Division Appui aux projets d'investissement |
| SNCF Réseau | Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13 | Direction Finance et Trésorerie – Unité Back Office Exploitation – Crédit Management |
| SNCF Mobilités | 16 Avenue d'Ivry 75634 PARIS CEDEX 13 | SNCF – Gares & Connexions Département comptable |

4.5. Caducité des subventions

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision de la Présidente du Conseil régional, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-dessus 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 du Président. 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.

4.5.2 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 maître d'ouvrage et le premier prestataire.

4.6. Comptabilité des bénéficiaires

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention.

Les bénéficiaires s'engagent 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.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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.

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) 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, 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 6. GESTION DES ECARTS

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un bénéficiaire 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 4.2.2. 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 4.3, les financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité des Financeurs. Les bénéficiaires doivent 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 aux bénéficiaires dans le périmètre duquel ces dépassements sont intervenus.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES

7.1. 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 4.4.5 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.

7.2. Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) 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 (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

7.3. Résiliation de la convention

Les Parties à la présente convention peuvent chacune 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(x) bénéficiaire(s) 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 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 financeurs s'engagent à rembourser à chaque maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. Ces dépenses incluront notamment les coûts de résiliation des marchés dans la limite du coût global des travaux du Projet par maître d'ouvrage prévu à l'article 4.2 de la présente convention. Sur cette base, chaque maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

7.4. 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.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par la commission permanente de la Région Ile-de-France et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice de la durée de conservation des pièces indiquée à l'article 5, la présente convention expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 7.3, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 et au plus tard le 31/12/2024.

7.5. 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 8. 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.

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le(s) maître(s) d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du Projet indiqués aux articles 2.2 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage 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, etc.).

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

8.1. 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 maître d'ouvrage coordonnateur SNCF Réseau. Il est réuni autant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments étant envoyés au moins sept (7) jours au préalable par SNCF Réseau.

Le Comité Technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'Etudes techniques de l'AVP, 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.

8.2. 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 coordonnateur SNCF Réseau.

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 se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

8.3. Suivi de la communication institutionnelle

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

Le Comité de Communication est coordonné par le maître d'ouvrage coordonnateur. En fonction des besoins, il réunit l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication de l'Opération (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu est assuré par le maître d'ouvrage coordonnateur puis approuvé par les autres MOA.

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 les MOA et les financeurs dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

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

8.4. Commission de suivi

Il est constitué une Commission de Suivi des Etudes, placée 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.

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

8.5. Information hors comité et commission de suivi

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des Etudes devant le Conseil du STIF à la demande de ce dernier ;
- 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.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter les financeurs et le STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs et le STIF en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

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

ARTICLE 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS ET CONFIDENTIALITE

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention.

9.1. Propriété et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a émises.

Les résultats des études sont les livrables d'études d'Avant-Projets validés par le maître d'ouvrage en responsabilité des études dont le niveau de précision devra être approprié aux besoins de l'AOT.

Les résultats des études seront communiqués aux parties qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

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

Pour que le STIF puisse assumer pleinement son rôle d'AOT, les maîtres d'ouvrage concèdent au STIF une licence sur les droits patrimoniaux afférents aux Résultats des Etudes réalisés dans le cadre de la présente convention, et ce pour permettre au STIF de remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice de Transport.

Le STIF pourra utiliser les Résultats des Etudes pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer 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 (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage autorisent, sans pouvoir les modifier, le STIF à reproduire et représenter Résultats des études sur tout type de support existant. Le STIF s'engage à ne diffuser les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par le STIF.

Cette concession est consentie pour l'Île-de-France, à titre gratuit et pour la durée du Projet.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité de toutes les informations considérées comme confidentielles.

Les Résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- Un exemplaire sous format informatique natif et pdf.

9.2. Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention, sauf l'avant-Projet Administratif qui sera présenté au Conseil du STIF, comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 9.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par le financeur.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à

l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

Le présent article ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leurs possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leurs soient communiquées par l'autre Partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Fait en cinq (5) exemplaires originaux

| | |
|--|--|
| <p>Pour l'Etat,</p> <p>Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p> | <p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p>Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France</p> |
| <p>Pour SNCF Réseau,</p> <p>Michel ETCHEGARAY Directeur des Projets Franciliens</p> | <p>Pour SNCF Mobilités,</p> <p>Alain KRAKOVITCH Directeur Général SNCF Transilien</p> |
| <p>Pour le STIF,</p> <p>Laurent PROBST Directeur Général</p> | |

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

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

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études d'avant-projet

ANNEXE 1 :
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE :

SNCF Réseau & SNCF Mobilités

ANNEXE 2 :
Echéancier prévisionnel des autorisations de programme
et des dépenses

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU EN M€ COURANTS

| M€ HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|-----------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Etat | 0,768 | 0 | 0 | 0,768 |
| Région | 1,792 | 0 | 0 | 1,792 |
| Total | 2,560 | 0 | 0 | 2,560 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF MOBILITES EN M€ COURANTS

| M€ HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|-----------------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Etat | 0,030 | 0 | 0 | 0,030 |
| Région | 0,070 | 0 | 0 | 0,070 |
| Total | 0,100 | 0 | 0 | 0,100 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF EN M€ COURANTS

| M€ HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|-----------------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| Etat | 0,0105 | 0 | 0 | 0,0105 |
| Région | 0,0245 | 0 | 0 | 0,0245 |
| Total | 0,035 | 0 | 0 | 0,035 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN M€ COURANTS

| M€ HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Etat | 0,0768 | 0,4608 | 0,2304 | 0,768 |

| | | | | |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Région | 0,1792 | 1,0752 | 0,5376 | 1,792 |
| Total | 0,256 | 1,536 | 0,768 | 2,560 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND EN AP/AE STIF EN M€ COURANTS

| M€ HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|----------------|----------|--------------|----------|--------------|
| Etat | 0 | 0,0105 | 0 | 0,105 |
| Région | 0 | 0,0245 | 0 | 0,0245 |
| Total | 0 | 0,035 | 0 | 0,035 |

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN M€ COURANTS

| M€ HT Courants | 2016 | 2017 | 2018 | TOTAL |
|----------------|----------|--------------|--------------|--------------|
| Etat | 0 | 0,015 | 0,015 | 0,030 |
| Région | 0 | 0,035 | 0,035 | 0,070 |
| Total | 0 | 0,050 | 0,050 | 0,100 |

ANNEXE 3:
Calendrier prévisionnel

| | 2016 | | | 2017 | | | | 2018 | | | 2019 | | |
|------------|------|--|--|------|--|--|--|------|--|--|------|--|--|
| Etudes AVP | | | | | | | | | | | | | |

Détail du programme des études d'avant-projet

CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet 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,*

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

a. *Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*

III. objectifs du Projet / Programme

a. *Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*

b. *Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

c. *Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

IV. description du Projet

a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*

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. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*

ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*

e. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*

f. *Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*

g. *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*

V. impacts du projet

a. *Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,*

VI. management et calendrier du Projet

a. *Organisation :*

i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*

ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*

iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

i. *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*

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 la 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 - 5%, 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, enquête publique,...)*

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 et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. *Gestion des risques*

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. *Coûts d'exploitation :*

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

a. *plan de financement global et annualisé,*

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

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

a. *Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu*

X. annexes graphiques selon loi MOP

XI. annexes de constitution du dossier :

a. *Décision de lancement de l'AVP,*

b. *Avis du commissaire enquêteur,*

c. *Déclaration de projet,*

d. *DUP le cas échéant,*

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. *Projet de Convention de Financement,*

b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

**Délibération n°2016/202
Séance du 1^{er} juin 2016**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER C
MODERNISATION DES GARES**

**APPROBATION DE L'AVANT PROJET
DE LA GARE DE SAINT-OUEN RER**

**APPROBATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT
DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX
DE LA GARE DE SAINT-OUEN ET AMENAGEMENTS
COMPLEMENTAIRES DE LA CORRESPONDANCE
LIGNE 14 CLICHY SAINT-OUEN RER / RER C**

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 plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération 2009-568 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER C ;
- VU** la convention de financement entre la Région Ile de France et le STIF relative aux études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares », n°2012/291 approuvée par décision du Conseil du STIF du 10 octobre 2012 et notifiée le 13 mars 2013 ;
- VU** l'Avant-Projet du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen approuvé par le Conseil du STIF du 13 décembre 2012 ;
- VU** le rapport n°2016/202 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 27 mai 2016 ;

CONSIDERANT :

- L'Avant-Projet de la gare de Saint Ouen réalisé par SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- Le planning du projet de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'Avant-Projet de la gare RER C de Saint-Ouen proposé par SNCF fixant le coût des travaux de modernisation sur son périmètre à 11 M€ HT aux conditions économique de janvier 2011 ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement des études Projet et les travaux de la gare de Saint-Ouen, pour un montant de 12 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011 (11 M€ sur périmètre SNCF, 1 M€ sur périmètre RATP) ;

ARTICLE 3 : de demander à la SNCF et à la RATP d'optimiser leurs plannings respectifs durant les études PROjet afin de permettre une mise en service du bâtiment voyageur de la gare de Saint Ouen dès la mise en service du prolongement de la ligne 14 soit en juillet 2019 ;

ARTICLE 4 : d'autoriser le directeur général à signer ladite convention de financement ;

ARTICLE 5 : d'autoriser le directeur général à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

ARTICLE 6 : 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 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

Schéma Directeur du RER C Modernisation des Gares

Convention de financement des
études Projet et Travaux de la gare
de Saint-Ouen



| | |
|---|-----------|
| <u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u> | 6 |
| <u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u> | 7 |
| <u>ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX</u> | 8 |
| <u>2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION</u> | 8 |
| <u>2.2. CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX</u> | 10 |
| <u>2.3. FINANCEMENT DES MOYENS DE SUBSTITUTION</u> | 10 |
| <u>ARTICLE 3. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u> | 11 |
| <u>3.1. L'AUTORITÉ ORGANISATRICE</u> | 11 |
| <u>3.2. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX</u> | 11 |
| 3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage | 11 |
| 3.2.2. Rôle du Maître d'Ouvrage Coordinateur vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage | 11 |
| <u>3.3. LES FINANCEURS</u> | 12 |
| 3.3.1. Identification | 12 |
| 3.3.2. Engagements | 13 |
| <u>ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u> | 13 |
| <u>4.1. ESTIMATION DU COÛT</u> | 13 |
| <u>4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX RÉALISÉS PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE</u> | 13 |
| 4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par Maître d'ouvrage..... | 13 |
| 4.2.2. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage | 14 |
| <u>4.3 MODALITÉS D'ACTUALISATION</u> | 15 |
| <u>4.4. DISPOSITIONS FINANCIÈRES - PLAN DE FINANCEMENT</u> | 15 |
| <u>4.5. MODALITÉS DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS PAR L'ÉTAT ET LA RÉGION</u> | 16 |
| 4.5.1 Versement d'acomptes | 16 |
| 4.5.2 Versement du solde..... | 17 |
| 4.5.3 Paiement..... | 17 |
| 4.5.4 Domiciliation | 18 |
| <u>4.6. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION</u> | 19 |
| <u>4.7. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES</u> | 19 |
| <u>ARTICLE 5. MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS</u> | 19 |

| | |
|---|------------------|
| <u>ARTICLE 6. GESTION DES ÉCARTS.....</u> | <u>20</u> |
| <u>6.1 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COÛT DE LA PRÉSENTE CONVENTION.....</u> | <u>20</u> |
| 6.1.1 En cas d'économies | 20 |
| 6.1.2 En cas de dépassement du coût prévisionnel | 20 |
| <u>6.2 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DÉLAIS DE LA PRÉSENTE CONVENTION.....</u> | <u>20</u> |
| <u>ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET</u> | <u>21</u> |
| <u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION.....</u> | <u>21</u> |
| <u>8.1. COMITÉ TECHNIQUE</u> | <u>22</u> |
| <u>8.2. COMITÉ DES FINANCEURS</u> | <u>22</u> |
| <u>8.3. COMMISSION DE SUIVI</u> | <u>23</u> |
| <u>8.4. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI</u> | <u>23</u> |
| <u>ARTICLE 9. BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION.....</u> | <u>23</u> |
| <u>ARTICLE 10. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE</u> | <u>24</u> |
| <u>10.1. DIFFUSION DES DOCUMENTS NON PROTÉGÉS PAR UNE CLAUSE DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE</u> | <u>24</u> |
| <u>10.2. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE ET DIFFUSION DES ÉTUDES.....</u> | <u>24</u> |
| <u>10.3. CONFIDENTIALITÉ</u> | <u>24</u> |
| <u>ARTICLE 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES</u> | <u>26</u> |
| <u>11.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION.....</u> | <u>26</u> |
| <u>11.2. RÈGLEMENT DES LITIGES</u> | <u>26</u> |
| <u>11.3. RÉSILIATION DE LA CONVENTION</u> | <u>26</u> |
| <u>11.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION</u> | <u>27</u> |
| <u>11.5. MESURES D'ORDRE</u> | <u>27</u> |

Entre,

En premier lieu,

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

La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandatée par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

En deuxième lieu,

SNCF Réseau, Établissement 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 La Plaine Saint-Denis, 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, le président de SNCF Réseau, ayant donné délégation de signature à Monsieur Michel ETCHEGARAY, Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile de France, dûment habilité à signer la présente convention.

SNCF Mobilités, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 2 place aux Etoiles, représentée par Patrick ROPERT, Directeur Général de Gares & Connexions, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignés par « les Maîtres d'ouvrage ».

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9^{ème}, 39bis-41 rue de Châteaudun), représenté par Laurent Probst, Directeur Général, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice ».

En quatrième lieu,

La RATP, Régie Autonome des Transports Parisien, 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 Rapée, 75012 Paris, représenté par sa Présidente Directrice Générale,

Ci-après désigné comme la « **RATP** »

Ci-après désignés ensemble comme « les Parties » ou individuellement « une Partie ».

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, 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 de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 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 la délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports,

Vu la délibération n°55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au 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 et signé le 19 juillet 2013,

Vu le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

Vu le schéma directeur de l'opération « RER C » approuvé par décision n° 2009/0568 du Conseil du STIF 08 juillet 2009,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Schéma de Principe de l'opération « RER C », votée en Commission Permanente Régionale n° CP 09-1225 du 17 novembre 2009,

Vu le protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen et l'adaptation des stations existantes, approuvé notamment par le Conseil régional du 22 novembre 2012 (CR 97-12) et le Conseil d'administration du STIF en date du 13 décembre 2012,

Vu l'avenant n°1 au protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen, approuvé notamment par le Conseil régional du 26 septembre 2013 et le Conseil d'administration du STIF en date du 11 décembre 2013,

Vu la convention de financement entre la Région Ile de France et le STIF relative aux études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares », numérotée 12DPI027 et notifiée le 13 mars 2013,

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Les travaux relatifs à la modernisation des gares RER ont été inscrits au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 qui prévoit de consacrer 220 M€ à la mise en œuvre des volets Gares des schémas directeurs des lignes A, B, C et D du RER.

Le Schéma Directeur du RER C

Le Schéma Directeur du RER C, voté en Conseil du STIF du 08 juillet 2009, a été élaboré pour le court et le moyen terme et propose, une modernisation des infrastructures existantes (modernisation du nœud de Brétigny, renforcement des sous-stations, création d'un nouveau terminus intermédiaire à Paris-Austerlitz,...). Ces opérations, dont les études d'avant-projet sont d'ores et déjà lancées, vont permettre d'améliorer la robustesse de la ligne à desserte constante.

En complément, le STIF a souhaité qu'une enveloppe de 70M€ CE2008 sur la modernisation des gares extra-muros du RER C soit inscrite au schéma directeur afin de valoriser sa mise en œuvre. L'objectif consiste à élaborer un programme d'aménagement complémentaire pour l'aménagement des gares de la ligne les plus problématiques.

Sur cette base, un premier travail technique préliminaire mené par la SNCF (SNCF Mobilités depuis le 1^{er} janvier 2015) en collaboration étroite avec RFF (SNCF Réseau depuis le 1^{er} janvier 2015), le STIF et la Région, a permis d'identifier 10 gares de la ligne C répondant à des problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER C (ligne 14, TTME,...),
- des saturations identifiées par l'exploitant.

Les gares retenues sont :

- Brétigny,
- Epinay-sur-Orge,
- Gennevilliers,
- Ivry-sur-Seine,
- Sainte-Geneviève-des-Bois,
- Saint-Quentin-en-Yvelines,
- St-Ouen,
- Savigny-sur-Orge,
- Villeneuve-le-Roi,
- Vitry-sur-Seine

Les études préalables et d'Avant-Projet sont menées depuis, en lien étroit avec les programmes connexes déjà engagés pour la plupart (SDA, Impact, pôles PDU...).

Ainsi, la présente convention relative au financement des études Projet et Travaux de la gare de Saint-Ouen permet d'enclencher un troisième volet de modernisation des gares du Schéma Directeur du RER C, après les gares d'Ivry-sur-Seine, de Gennevilliers et d'Epinay-sur-Orge (dont les travaux ont été financés en 2015), en cohérence avec le schéma directeur d'accessibilité d'une part et les travaux relatifs au prolongement de la ligne 14 du métro au nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen pour la désaturation de la ligne 13.

Le projet de prolongement de la Ligne 14 à l'origine du projet de modernisation de la gare Saint Ouen RER

Depuis septembre 2012, la RATP, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et le STIF ont travaillé ensemble à l'élaboration d'un projet commun de correspondance entre la future station de la Ligne 14 et la station existante du RER C. L'hypothèse retenue en juin 2014 au terme de nombreuses rencontres est celle d'une correspondance haute et d'un Bâtiment Voyageur RER C complètement restructuré et modernisé. La couverture du Bâtiment Voyageur RER C vient recouvrir l'accès principal de la Ligne 14.

L'arrivée de la ligne 14 à Clichy-Saint-Ouen permettra d'enclencher une modernisation complète et un développement de la gare RER C, avec notamment :

- La création d'une sortie directe sur les quais du RER C afin de répondre aux besoins d'évacuation des quais liés aux flux supplémentaires générés par la Ligne 14 et plus largement par le Nouveau Grand Paris,
- La création d'une couverture commune des accès principaux du RER C et de la Ligne 14, en lieu et place de l'actuel bâtiment voyageur, très dégradé, afin d'améliorer la lisibilité et la visibilité du pôle d'échanges (compacité du pôle),
- La restructuration de la salle des billets du RER C en lien avec l'ouverture d'un couloir de correspondance depuis /vers la Ligne 14 afin d'améliorer le confort des flux en gare.

La lisibilité du pôle d'échange et la création du couloir de correspondance depuis et vers la Ligne 14 est ainsi inextricablement liée à la modernisation du bâtiment-voyageurs, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités. Les aménagements complémentaires de la correspondance RERC /Ligne 14 sous maîtrise d'ouvrage RATP relèvent donc du programme de modernisation de la gare.

A ce titre, le surcoût identifié pour la modification de l'accès de la Ligne 14 au droit du RER C, évalué à environ 1 M€ est intégré au plan de financement « Modernisation des gares – Etudes PRO/REA de la gare de Saint Ouen ».

La présente convention porte sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et RATP.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études de projet et des travaux de la gare de Saint-Ouen,
- de définir les études de projet et des travaux de la gare de Saint-Ouen,
- de définir l'organisation du pilotage des études et travaux,
- de préciser les conditions de suivi de ces études et des travaux 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 Convention la dénomination suivante :

« Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares – Etudes PRO-REA de la gare de Saint-Ouen ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX

2.1. Le périmètre de la convention

La gare de Saint-Ouen est située sur la branche nord du RER C.

Cette gare accueille 14 869 voyageurs par jour (source comptage SNCF 2012), cependant ce chiffre devrait croître dans les années à venir, la commune de Saint-Ouen dénombant de nombreux projets de développement à moyen terme.

Malgré des émergences au niveau de la voirie en extrémités de quais, la gare est souterraine (salle des billets, lignes de contrôle et quais).

La gare est composée sur trois niveaux distincts :

- Niveau parvis / bâtiment voyageurs : accès aux circulations verticales vers les niveaux intermédiaires. Au nord, accès principal et sortie de nuit,
- Niveau vestibules et salle d'échanges : vente, lignes de CAB, accès au quai, locaux d'exploitation et techniques donnant sur l'accès principal au nord et un accès secondaire au sud,
- Niveau souterrain : locaux techniques et quai central se développant à partir de l'accès principal situé au nord jusqu'au sud (accès secondaire).

Le programme détaillé se décompose de la manière suivante :

Description des travaux

Sur périmètre SNCF Réseau :

- Réalisation d'une sortie directe depuis le quai central jusqu'à la surface, constituant un édicule de sortie sur le parvis situé au sud du boulevard Victor Hugo,
- Cette sortie directe prévoit la création de deux escaliers mécaniques à la montée reliant directement le parvis depuis le niveau quais.
- Suppression d'une partie du réseau de désenfumage du quai impacté par l'interconnexion avec la Ligne 14 niveau -1 et adaptation du réseau de désenfumage existant,
- Déviation réseaux.

Sur périmètre SNCF Mobilités :

- Restructuration complète du bâtiment voyageur au niveau parvis (au nord du boulevard Victor Hugo) et au niveau salle d'échanges en lien avec la correspondance métro comprenant :

1/ Niveau parvis :

- démolition et dépose des équipements dans le bâtiment existant en maintenant l'ascenseur actuel qui dessert les trois niveaux de la gare,
- Réalisation d'une couverture commune aux éléments niveau parvis (dimension 32m x 40m)
- Création d'un espace de service de 125 m² sous la couverture commune et en lien avec le Hall voyageurs ainsi délimité
- Aménagements extérieurs a minima pour permettre l'accessibilité des usagers dans les meilleures conditions possibles
- Reprise des accès vers la salle d'échanges : élargissement des escaliers
- Repositionnement de l'accès de nuit

2/ Niveau -1 :

- Reconfiguration des espaces pour l'exploitation et les prestataires au niveau de la salle d'échanges et installation des équipements pour permettre l'absorption des flux prévus suite à la mise en service de la ligne 14.
 - Installations équipements (caméras surveillance, signalétique, interphonie).
- Réalisation d'un accès provisoire (2 EF) avec équipements et guichets de vente le temps de fermeture du BV existant pour permettre les travaux de modernisation. En complément, élargissement de l'EF (par un EF provisoire) côté sortie Arago.

Sur périmètre RATP : Les accès ligne 14 et RER C ont été regroupés sur le parvis au droit du Bâtiment Voyageur du RERC entraînant une refonte de l'organisation et des fonctionnalités attachées à l'accès principal. La trémie d'accès est en fait implantée sur la place perpendiculairement à l'accès du RER C mais au plus proche du bâtiment SNCF. Les ascenseurs de sortie sont maintenus comme dans la solution initiale. Les principales modifications au projet initial et donnant lieu à des dépenses complémentaires portent sur :

1/ Gros œuvre, travaux et méthodes

- Allongement de 11 m du gros œuvre du niveau correspondance (vers le nord plus près du bâtiment SNCF)
- Volume de gros œuvre augmenté d'environ 200 m²

2/ Fonctionnel

- Surface des locaux techniques supérieure à la solution initiale et espaces voyageurs augmenté d'environ 200 m²
- Nouvel agencement des locaux techniques au niveau de la salle d'accueil du fait du retournement de la trémie de sortie
- Agrandissement des locaux techniques du niveau correspondance du fait de l'allongement de celui-ci (Espace d'attente sécurisé ou locaux courants faibles notamment)
- Surface des locaux techniques augmentés pour répondre à l'augmentation de la surface de la salle des billets

3/ Désenfumage

- Reprise des calculs des débits à reprendre suite à la modification des volumes
- Augmentation de la section du ventilateur pour permettre le désenfumage de la nouvelle configuration de la salle des billets.

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux

Conformément à l'AVP approuvé par décision du Conseil du STIF n° _____ du _____, la date de fin de déploiement est prévue 44 mois à compter de la date d'approbation de la présente convention au Conseil du STIF.

L'accès principal à la ligne 14 sera opérationnel à la mise en service prévisionnelle du prolongement de la ligne 14 prévue en juillet 2019.

Le planning prévisionnel d'établissement des Etudes est joint en annexe 3 à la Convention. Ce planning repose sur un principe de mise en service du nouveau Bâtiment Voyageurs en décembre 2019 sous réserve du respect par la RATP des jalons de libération de terrains mentionnés :

- Libération de l'emprise nécessaire à la sortie directe en février 2018
- Installation de chantier nécessaire aux travaux de la gare décembre 2018

La SNCF devra rechercher dans le cadre des études PROjet toute optimisation possible du planning, et notamment la possibilité d'anticiper les travaux d'aménagement du Bâtiment Voyageur sans fermeture de la gare.

La RATP devra rechercher toute optimisation possible pour la libération des emprises foncières nécessaires aux travaux SNCF sans perturbation de mise en service du prolongement de la ligne 14.

2.3. Financement des moyens de substitution

La réalisation de ces opérations nécessite la mise en place de transports de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation.

Le CPER 2015-2020 prévoit que les frais liés à la mise en œuvre de transports alternatifs lors de travaux d'opérations, appelés frais de substitution, peuvent être éventuellement pris en charge par les financeurs du projet, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par les maîtres d'ouvrage, après expertise du STIF, autorité organisatrice des transports, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France.

Les mesures proposées par les maîtres d'ouvrage seront présentées en comité des financeurs au cours de la phase PROjet avant tout engagement des travaux. Cette présentation s'attachera à en préciser les contours, la durée et le cas échéant les montants financiers prévisionnels. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice de transports, apportera son concours à l'analyse des mesures et moyens de substitution proposés ainsi qu'à l'analyse des surcoûts identifiés. A l'issue de cette analyse, les financeurs pourront, le cas échéant, proposer un plan de financement pour ces frais de substitutions routières. Celui-ci pourrait nécessiter la mise en place d'un avenant avant l'engagement des travaux.

ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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. La maîtrise d'ouvrage des études et des travaux

3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Mobilités est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national.

Conformément aux dispositions des articles L2142-1 à L2142-15 du Code des Transports, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût prévisionnel de la présente convention en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2011 tel qu'il est défini à l'article 4.2.1.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par chaque maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif prévisionnel de la convention fixé en euros constants.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des éléments d'études PRO et travaux, tels que définis dans l'article 2.1, objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir le STIF, en qualité d'AOT, des risques de non-respect du planning et/ou celui du dépassement des coûts, dans les meilleurs délais. Le STIF informera par la suite les financeurs, en relation avec les Maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

3.2.2. Rôle du Maître d'Ouvrage Coordinateur vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un **maître d'ouvrage coordinateur, SNCF Mobilités** (ci-après « le Maître d'Ouvrage Coordinateur »).

Le Maître d'Ouvrage Coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents Maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs au suivi général des actions couvertes par la Convention, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'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.

A cette fin, le Maître d'Ouvrage Coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des Maîtres d'ouvrage des opérations,
- De 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 (cf. article 8 de la Convention).

Afin de permettre au Maître d'Ouvrage Coordinateur d'exercer sa mission, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de trois (3) semaines maximum à compter de la demande du Maître d'Ouvrage Coordinateur.

Une fois intégrés, le Maître d'ouvrage coordinateur retransmet les éléments précités aux Maîtres d'ouvrage, pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la Convention, les éléments d'information qui le concernent au Maître d'ouvrage Coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Les frais de coordination, de reporting et de gestion du programme pour les maîtres d'ouvrage sont fixés à 1% du coût d'objectif du projet global et sont affectés à SNCF Mobilités.

3.3. Les Financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des Etudes projet et des travaux, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat (22,5 %),
- La Région Ile-de-France (52,5 %),
- SNCF Réseau (25 % sur son périmètre),
- SNCF Mobilités (25 % sur son périmètre),
- RATP (25% sur son périmètre).

SNCF Réseau, SNCF Mobilités et RATP sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des Financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les Maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2, des Etudes de projet et des travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût

Sur périmètres SNCF Mobilités et SNCF Réseau :

- Pour rappel, l'AVP a défini le coût d'objectif du projet à 11 010 200 € HT **aux conditions économiques de janvier 2011.**

Le coût prévisionnel des dépenses en **euros courants conventionnels** relatif à ces dépenses est estimé à 11 176 204 € HT, conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.

- Le coût prévisionnel de la mission de coordination de SNCF Mobilités relative à la présente convention est évalué à **11 973,42 € HT aux conditions économiques de janvier 2011 conformément à l'article 3.2.2.**

Sur périmètre RATP :

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **963 222 € HT aux conditions économiques de janvier 2011.**

Le coût prévisionnel des dépenses en **euros courants conventionnels** est estimé à 1 031 251 € conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.

4.2. Coût global des études et des travaux réalisés par les maîtres d'ouvrage

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par Maître d'ouvrage

Les coûts des études PRO et Travaux par périmètre de Maîtrise d'ouvrages (dont la mission de coordination), rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2.1 de la Convention sont établis comme suit :

| Maîtres d'ouvrage | Coûts € HT constants aux CE 01/2011 | Coûts € courants HT |
|--------------------------|--|----------------------------|
| SNCF RESEAU | 3 490 000 | 3 542 620 |
| SNCF MOBILITES | 7 532 173,42 | 7 645 557,42 |
| RATP | 963 222 | 1 031 251 |
| TOTAL | 11 985 395 | 12 219 428,42 |

4.2.2. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Chacun des Maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros constants 01/2011 des postes nécessaires pour mener à bien les études projet et travaux :

| Etudes Projet et Travaux | | |
|-------------------------------------|---|--------------------------------------|
| Maître d'ouvrage | Opérations | Coût en € constants (01/2011) |
| SNCF RESEAU | <i>Dont travaux</i> | 3 006 500 |
| | <i>Dont Frais MOE</i> | 323 000 |
| | <i>Dont Frais MOA/AMO</i> | 160 500 |
| | Total Maîtrise d'ouvrage SNCF RESEAU | 3 490 000 |
| SNCF MOBILITES | <i>Dont travaux</i> | 6 059 000 |
| | <i>Dont Frais de MOE,</i> | 1 062 400 |
| | <i>Dont Frais de MOA/AMO</i> | 398 800 |
| | Total Maîtrise d'ouvrage SNCF MOBILITES | 7 520 200 |
| RATP | <i>Surcoût Travaux Génie Civil : (suivant marché travaux génie civil de la station Clichy Saint Ouen)</i> | 699 731 |
| | <i>Surcoût Travaux d'Aménagement : (suivant estimations MOE issues de la phase PRO)</i> | 221 475 |
| | <i>Surcoût MOE Réalisation (VISA, TRAVAUX, AOR)</i> | 42 016 |
| | Total Maîtrise d'ouvrage RATP | 963 222 |
| S/TOTAL | | 11 973 422 |
| Mission de coordination (1%) | | 11 973,42 |
| TOTAL | | 11 985 395,42 |

4.3 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la convention sont celles de janvier 2011. Pour être comparables aux objectifs de coûts, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la 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 (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 1,8 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

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. Dispositions financières - Plan de financement

| Modernisation gare de Saint-Ouen Montant € constants 2011 HT et % | | | | | | |
|--|------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------|
| | Etat 22,50% | Région 52,50% | SNCF Mobilités 25% | SNCF Réseau 25% | RATP 25% | TOTAL |
| MOA SNCF Mobilités | 1 694 739,02 | 3 954 391,0 | 1 883 043,4 | - | - | 7 532 173,4 |
| MOA SNCF Réseau | 785 250 | 1 832 250,0 | - | 872 500 | - | 3 490 000,0 |
| MOA RATP | 216 724,95 | 505 691,6 | - | - | 240 805,6 | 963 222,0 |
| TOTAL | 2 696 713,97 | 6 292 332,60 | 1 883 043,4 | 872 500 | 240 805,6 | 11 985 395,42 |

Le plan de financement est établi en euros courants, suivant les modalités d'actualisation de l'article 4.3 de la Convention.

| Modernisation gare de Saint-Ouen Montant € courants HT et % | | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------|
| | Etat 22,50% | Région 52,50% | SNCF Mobilités 25% | SNCF Réseau 25% | RATP 25% | TOTAL |
| MOA SNCF Mobilités | 1 720 250,42 | 4 013 917,647 | 1 911 389,356 | - | - | 7 645 557,422 |
| MOA SNCF Réseau | 797 089,5 | 1 859 875,5 | - | 885 655 | - | 3 542 620 |
| RATP | 232 031,475 | 541 406,775 | - | - | 257 813 | 1 031 251 |
| TOTAL | 2 749 371,395 | 6 415 199,922 | 1 911 389,356 | 1 143 467,75 | 247 7241,17 | 12 219 428,42 |

La part de financement de SNCF Réseau, nette des subventions perçues, est, conformément au décret 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et

aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire et comme toutes les charges engagées par SNCF Réseau au titre des gares de voyageurs, couverte par les redevances relatives aux biens et services en gare gérés par SNCF Réseau.

La part de financement de SNCF Mobilités est prise en charge au titre des contrats STIF-Opérateurs.

4.5. Modalités de versement des subventions par l'Etat et la Région

4.5.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des Etudes et Travaux sur présentation d'appels de fonds par chaque Maître d'ouvrage.

A cette fin, chaque Maître d'ouvrage transmettra aux Financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 de la Convention 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.

A-Versement des acomptes

a – Versement des acomptes par la Région :

La demande de versement des acomptes par chaque maître d'ouvrage comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les bénéficiaires indiquant notamment la référence des factures réalisées, leur date de réalisation et le montant des factures réalisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 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 4.4.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal des bénéficiaires.

b – pour l'Etat :

La demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire 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 euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 signé par le responsable de projet,
- un état récapitulatif des factures comptabilisées signé par le responsable du projet,
- 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,
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% suite à la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 – article 3 pour la Région et à 90 % pour l'Etat avant le versement du solde.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du bénéficiaire.

4.5.2 **Versement du solde**

Après achèvement des études PRO et des travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par chacun des bénéficiaires :

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

Chacun des documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire indiqués à l'article 4.2.2.

Le versement du solde à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et RATP se fera sur présentation des factures acquittées.

4.5.3 **Paiement**

A - Paiement pour SNCF Réseau, SNCF Mobilités et RATP

Le versement des montants de subvention appelés par RATP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités doit être effectué conformément au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 de la 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 Convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 de la Convention.

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 **Domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

| Code IBAN | | | | | | Code BIC |
|-----------|------|------|------|------|----------|-------------|
| FR76 | 3000 | 3036 | 2000 | 0200 | 6214 594 | SOGEFRPPHPO |

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° compte : 00000062471

Clé : 31

- RATP sur le compte RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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

| | Adresse de facturation | Nom du service |
|----------------------|---|---|
| Etat | DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS | SpoT / CBSF |
| Région Île-de-France | 35, boulevard des Invalides 75007 PARIS | Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général |
| STIF | 39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS | Direction des projets d'investissement Projets Ferroviaires |
| SNCF Réseau | Pôle Finances et achats 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU 93418 La Plaine St Denis Cedex | Direction Finance et Trésorerie - Unité Back office Exploitation – Credit Management |
| SNCF Mobilités | 16 Avenue d'Ivry 75634 PARIS CEDEX 13 | SNCF – Gares & Connexions Département comptable |
| 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 |

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le Maître d'ouvrage n'a pas transmis à la région une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président, si le Maître d'ouvrage 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 du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Lorsque l'opération a 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. Comptabilité des Bénéficiaires

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux Etudes et Travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les Financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la Convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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.

Pour répondre à ce suivi, les Maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 8.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

6.1 Dispositions en cas de modification du coût de la présente convention

6.1.1 En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres 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 4.4. 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.

6.1.2 En cas de dépassement du coût prévisionnel

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, les financeurs préciseront alors, lors du Comité des financeurs (Cf article 8.2), 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 par l'article 4.4 au titre du coût prévisionnel des dépenses de chaque maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, le STIF et les Maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe aux maîtres d'ouvrage.

6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation de l'opération prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, le STIF et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès des maîtres d'ouvrage, 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 financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par les maîtres 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, et de l'avis éventuel formulé par les Maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7. MODIFICATION 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 2,2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.2. de la Convention, peut conduire, 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 qu'un maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans le Projet, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF et aux Financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. 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.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. 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 de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions 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. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le Maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2 et 4.

8.1. Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le Maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et les Maîtres d'ouvrage du projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de trois semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du PRO et des travaux, 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 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.

8.2. Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le Maître d'ouvrage coordinateur à l'ensemble des participants.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études PRO et des travaux au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

8.3. Commission de suivi

Placé sous la présidence du Directeur général du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, 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 et travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention.

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.

8.4. 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 Projet et des travaux devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme ainsi qu'à fournir les documents nécessaires à l'appréciation de ces difficultés.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à fournir les documents explicatifs qui seraient nécessaires à l'appréciation du bon avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage 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.

ARTICLE 9. BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION

A l'appui de la demande de solde de la convention, chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité un bilan financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses comptabilisées étant désactualisé aux conditions économiques de référence de la convention (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée pour chacun des maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des études réalisées et retraçant l'évolution éventuelle du coût prévisionnel des dépenses et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs,
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan,
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la dernière convention de réalisation du projet et les versements effectués par les financeurs (l'ensemble des dépenses de chacun des maîtres d'ouvrage fera l'objet d'une désactualisation afin de permettre la vérification du respect du coût d'objectif du projet, établi en euros constants).

ARTICLE 10. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « schéma directeur du RER C – Modernisation des gares – Etudes PRO REA de la gare de Saint-Ouen ».

10.1. Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle

Les maîtres d'ouvrage communiqueront périodiquement aux signataires de la présente convention un compte-rendu d'avancement des études et travaux, les documents présentés dans le cadre des différents comités de suivi, ainsi qu'un planning justifiant l'avancement des projets pour permettre au STIF et aux autres parties de remplir leurs rôles dans le cadre de la présente convention.

Le STIF et les parties s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 10.3.

10.2. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Sur demande, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée par le maître d'ouvrage aux autres Parties qui s'interdisent toute diffusion, sans l'accord de l'ensemble des Parties.

10.3. Confidentialité

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles» recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises entre les Parties dans le cadre de la présente convention.

Toutefois, ne seront pas considérées comme des Informations Confidentielles, les documents suivants les supports et compte-rendus des différents Comités.

Les parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues:

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives sur l'opération « **SCHEMA DIRECTEUR DU RER C – MODERNISATION DES GARES – ETUDES PRO REA DE LA GARE DE SAINT-OUEN** » .
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues à l'article 10.1.
- Toutefois, par exception, pour permettre au STIF d'assurer son rôle d'Autorité Organisatrice sur l'opération « **SCHÉMA DIRECTEUR DU RER C – MODERNISATION DES GARES – ETUDES PRO REA DE LA GARE DE SAINT-OUEN** » et de mener à bien ses propres expertises, le STIF pourra faire appel à des prestataires dans le cadre stricte de leurs missions qui leurs ont été confiées et communiquées à cet effet des Informations Confidentielles. Le STIF s'assurera que ses prestataires s'engagent à signer un accord de confidentialité.
- Conformément à l'article 1120 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leur possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leur soient communiquées par l'autre Partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles çà l'autre partie,
- en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, il devra informer la partie propriétaire de l'information de la requête ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles à l'autre partie.

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES

11.1. Modification de la convention

La Convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.5 de la Convention

qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

11.2. Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la 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 Parties peuvent prononcer la résiliation de la Convention 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 Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la 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 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 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 prise d'effet de la résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. 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 Financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des Maîtres 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 l'ensemble des autres Parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La Convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par la commission permanente de la Région.

La Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 10, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réalisation du programme détaillé à l'article 2.1,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 de la Convention

et au plus tard le 31/12/2025.

11.5. Mesures d'ordre

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

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

Fait en six exemplaires originaux

| | | |
|---|---|---|
| <p>Pour l'Etat,</p> <p>Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p> | <p>Pour la Région Ile-de- France,</p> <p>Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France</p> | <p>Pour la RATP,</p> <p>Elisabeth BORNE Présidente-Directrice Générale</p> |
| <p>Pour SNCF Réseau,</p> <p>Michel ETCHEGARAY Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile de France</p> | <p>Pour SNCF Mobilités,</p> <p>Patrick ROPERT Directeur Général de Gares & Connexions</p> | <p>Pour le STIF,</p> <p>Laurent PROBST Directeur Général</p> |

ANNEXES

- Annexe 1 : Organigramme de l'opération
- Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds
- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

ANNEXE 1 : Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES

Maître d'ouvrage : Direction Des Gares Ile de France

M. Jean Claude DURAND, Directeur des Projets des Lignes C, N & U

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage : Direction des Projets Franciliens

M. Philippe BARREAU, Directeur d'Opérations

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :

M. Mathieu LEROY : Directeur de projet

MAITRISE D'ŒUVRE SNCF MOBILITES ET SNCF RESEAU

Maître d'œuvre : Direction Des Gares Ile de France, Pôle Conception Réalisation

M. Frédéric MALLET, Chef de Projets

ANNEXE 2 :
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme
et des dépenses**

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU EN € COURANTS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF MOBILITES EN K€ COURANTS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN K€

| M€ courants | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Total |
|------------------------|-------------|----------------|---------------|----------------|-------------|------------------|
| Etat | | 153 664 | 20 283 | 58 084 | | 232 032 |
| Région | | 358 550 | 47 328 | 135 529 | | 541 407 |
| RATP | | 170 738 | 22 537 | 64 538 | | 257 813 |
| Total | | 682 952 | 90 149 | 258 151 | | 1 031 251 |

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

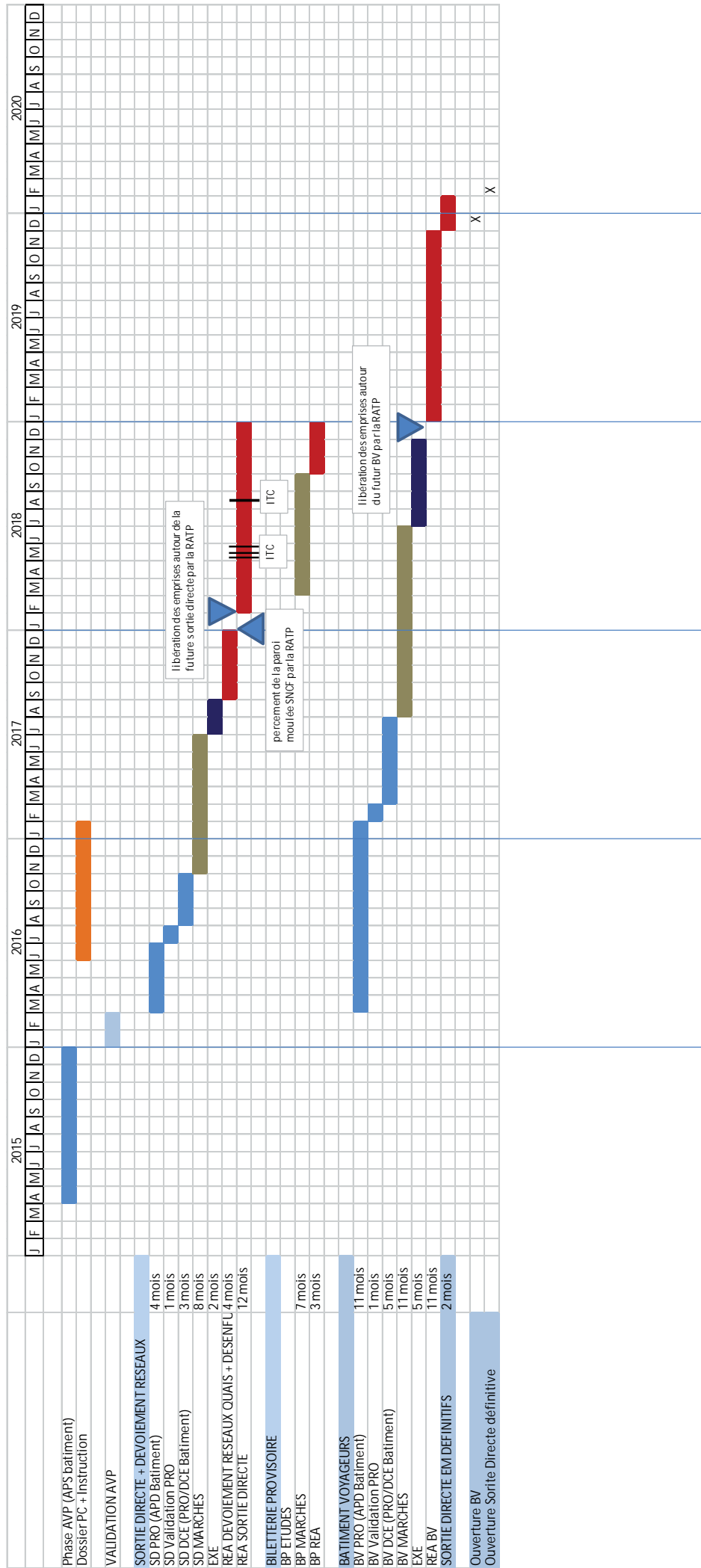
ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN K€ COURANTS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILTES EN K€ COURANTS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN AP/AE RATP EN K€

| M€ HT courants | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Total |
|---------------------------|-------------|----------------|----------------|----------------|---------------|------------------|
| Etat | | 101 418 | 65 633 | 45 232 | 19 749 | 232 032 |
| Région | | 236 643 | 153 143 | 105 541 | 46 080 | 541 407 |
| RATP | | 112 687 | 72 925 | 50 258 | 21 943 | 257 813 |
| Total | | 450 748 | 291 702 | 201 030 | 87 771 | 1 031 251 |

ANNEXE 3: Calendrier prévisionnel



**Délibération n°2016/203
Séance du 1^{er} juin 2016**

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11
DE MAIRIE DES LILAS À ROSNY-BOIS-PERRIER**

CONVENTION DE FINANCEMENT DE TRAVAUX N°1

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-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'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 1, L.110-1 et suivants et R. 121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- 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°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la région Ile-de-France ;
- VU** l'ordonnance N°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris (SGP) à certains projets du réseau des transports en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 d'Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat particulier Région Ile-de-France - Département de la Seine-Saint- Denis du 12 février 2009 ;
- VU** la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** 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 signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par la Région Ile-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2009/1021 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;
- VU** la délibération n°2011/0038 du Conseil du STIF du 9 février 2011 approuvant le bilan de la concertation préalable et le lancement des études de Schéma de principe ;
- VU** la délibération n°2013/025 du Conseil du STIF du 13 février 2013 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique relatifs au prolongement à l'est de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes ;

- VU** la délibération n°2013/223 du Conseil du STIF du 10 juillet 2013 approuvant la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AvP) du prolongement de la ligne 11 à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et de l'adaptation de la ligne existante ;
- VU** la délibération n°2013/525 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation préalable relative au projet de ligne Orange du Grand Paris Express ;
- VU** le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au prolongement à l'est de la ligne 11 (Rosny-Bois-Perrier) et notamment, son étude d'impact ainsi que les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes des Lilas, de Romainville et de Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) ;
- VU** l'avis délibéré du 15 mai 2013 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n° 2013 - 2309 du 20 août 2013 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93) du lundi 16 septembre 2013 au mercredi 30 octobre 2013 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 novembre 2013 remis à la préfecture de Seine-Saint-Denis ;
- VU** la délibération n°CR 113-09 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 27 novembre 2009 approuvant la charte pour l'aménagement d'un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro ;
- VU** la délibération n°CR 67-14 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 21 novembre 2014 approuvant le contrat « Aménagement-Transport » du prolongement de la ligne 11 du métro ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°2014-1331 en date du 28 mai 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier », l'aménagement des stations existantes et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois ;
- VU** la délibération n° CS 2014-11 du conseil de surveillance en date du 24 novembre 2014 autorisant la conclusion avec la RATP, l'Etat, la Région Ile-de-France et le Syndicat des transports d'Ile-de-France d'une convention n°1 relative au financement des études projet pour le prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** l'approbation des études d'AVP par le conseil d'administration de la RATP, le 28 novembre 2014 ;
- VU** la délibération n°2014/479 du Conseil du STIF du 10 décembre 2014, approuvant l'avant-projet relatif au prolongement de la ligne 11 du métro parisien à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations de la ligne existante ;
- VU** la délibération n°2015/571 du Conseil du STIF du 7 octobre 2015, approuvant la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP relative au prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et à l'adaptation de la ligne existante
- VU** la délibération n°2015/521 du Conseil du STIF du 7 octobre 2015, approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes,
- VU** le rapport n°2016/203 ;
- 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 travaux n°1 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, pour un montant de 162,68 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2014, entre :

- l'Etat à hauteur de 32,18 M€ (ce 01/2014) soit 19,78 % ;
- la Région Ile-de-France à hauteur de 75,08 M€ (ce 01/2014) soit 46,15 % ;
- la Société du Grand Paris à hauteur de 45,81 M€ (ce 01/2014) soit 28,16 % ;
- le Département de la Seine-Saint-Denis à hauteur de 9,60 M€ (ce 01/2014) soit 5,90 % ;

ARTICLE 2 : d'autoriser le directeur général à signer la convention de financement relative travaux n°1 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;

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 STIF.

La présidente du Conseil
du syndicat des transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

2016

Prolongement de la ligne 11

De Mairie des Lilas à Rosny - Bois-Perrier

Convention de financement relative à la
réalisation de l'opération

Convention de financement travaux n°1



| | |
|---|-----------|
| CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION | 7 |
| ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION | 8 |
| ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT | 8 |
| 2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION | 8 |
| 2.2. CONTENU DES DOSSIERS | 9 |
| ARTICLE 3 - ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES | 9 |
| 3.1 LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET | 9 |
| 3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe | 9 |
| 3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints | 9 |
| 3.2 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS | 10 |
| 3.3 LES FINANCEURS | 10 |
| 3.3.1 Identification | 10 |
| 3.3.2 Financement par le Département de la Seine-Saint-Denis | 10 |
| 3.3.3 Engagements | 10 |
| 3.4 CALENDRIER DE REALISATION | 10 |
| ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT | 11 |
| 4.1 COUT GLOBAL DE L'OPERATION DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A ROSNY BOIS PERRIER | 11 |
| 4.2 COUT DE REALISATION DE LA CONVENTION | 11 |
| 4.2.1 Montant de la convention | 11 |
| 4.2.2 Coûts détaillés | 11 |
| 4.3 MODALITES D'ACTUALISATION | 12 |
| 4.4 PLAN DE FINANCEMENT | 12 |
| 4.5 MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS | 12 |
| 4.5.1 Versement d'acomptes | 12 |
| 4.5.2 Versement du solde | 14 |
| 4.5.3 Paiement à la RATP | 14 |
| 4.5.4 Domiciliation | 14 |
| 4.6 CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION15 | |
| ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE | 15 |
| 5.1 PAR LES FINANCEURS | 16 |
| 5.2 PAR LE STIF | 16 |

| | |
|--|------------------|
| <u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u> | <u>16</u> |
| 6.1 DISPOSITIONS EN CAS DE DEPASSEMENT DU COUT PREVISIONNEL DE L'AVP | 16 |
| 6.2 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS | 16 |
| 6.3 DISPOSITIONS COMMUNES..... | 17 |
| <u>ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION.....</u> | <u>17</u> |
| 7.1 COMMISSION DE SUIVI | 17 |
| 7.2 COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF)..... | 17 |
| 7.3 INFORMATION HORS COMITE ET HORS COMMISSION DE SUIVI | 19 |
| 7.4 COMMUNICATION | 19 |
| 7.5 OBLIGATION D'INFORMATION PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE | 19 |
| <u>ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET</u> | <u>19</u> |
| <u>ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION.....</u> | <u>20</u> |
| <u>ARTICLE 10. STIPULATIONS GENERALES</u> | <u>20</u> |
| 10.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION..... | 20 |
| 10.2 RESILIATION DE LA CONVENTION | 20 |
| 10.3 LITIGES..... | 21 |
| 10.4 PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES | 21 |
| 10.5 CONFIDENTIALITE | 21 |
| 10.6 DATE D'EFFET DE LA CONVENTION..... | 22 |
| 10.7 MESURES D'ORDRE | 22 |
| <u>ANNEXES.....</u> | <u>24</u> |

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°CP de la commission permanente 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,

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

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°..... - en date du,

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

La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, 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, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représentée par sa Présidente Directrice Générale,

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

L'ensemble des signataires de la présente convention sont ci-après désigné « les Parties ».

Visas

VU le code des transports,

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 modifiée relative au Grand Paris, notamment son article 20-1,

Vu le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 modifié relatif à la Société du Grand Paris, notamment le o de l'article 9,

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 la délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan 2015-2020 État – Région Île-de-France,

VU la délibération n° CR 75-09 du 18 juin 2009 du Conseil Régional approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,

VU le Protocole cadre de financement Etat-Région pour la période « 2013-2017 » signé le 19 juillet 2013,

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 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 Décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014 modifiant le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris

VU la délibération n°2013/025 en date du 13 février 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe relatif au prolongement de la ligne 11, schéma de principe également approuvé par le conseil d'administration de la RATP le 29 mars 2013

VU la délibération n°2013/223 en date du 10 juillet 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet du prolongement de la ligne 11 actant la reprise de la branche Est de l'ex-ligne orange du Grand Paris Express par la ligne 11,

VU la délibération n° CR 83-15 du 24 septembre 2015 approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° 6-2 du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis en date du 24 septembre 2015 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes

Vu la délibération n°2015/521 du Conseil du STIF en date du 7 octobre 2015 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes,

Vu la délibération N° CP 14-814 du 20 novembre 2014 approuvant les études projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU la délibération n°2014/479 en date du 10 décembre 2014 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les études d'AVP,

VU l'approbation des études d'AVP par le conseil d'administration de la RATP le 28 novembre 2014,

VU la délibération n°CS2014/11 en date du 24 novembre 2014 par laquelle le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris a approuvé la convention de financement des études Projet du prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier,

VU la délibération n°2014/479 en date du 10 décembre 2014 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la convention de financement relative aux études projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

VU la convention de financement des études projet du prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier n°2014CONV061/14DPI029 notifiée le 27 mai 2015 conclue entre l'Etat, la Région Ile-de-France, la Société du Grand Paris, le STIF et la RATP,

Vu la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP relative au prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et à l'adaptation de la ligne existante approuvée par délibération du Conseil du STIF n°2015/571 en date du 7 octobre 2015

VU la délibération n°2014/0143 en date du 5 mars 2014 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la déclaration de projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU la délibération n°CR 113-09 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 27 novembre 2009 approuvant la charte pour l'aménagement d'un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n°CR 67-14 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 21 novembre 2014 approuvant le contrat « aménagement transport » du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n°10-01 de la Commission permanente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis en date du 20 novembre 2014 approuvant le contrat « aménagement transport » du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU l'arrêté interpréfectoral n°2014-1331 en date du 28 mai 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier », l'aménagement des stations existantes et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois,

VU la délibération n°..... du Conseil du STIF,

VU la délibération n°..... de la Commission permanente régionale,

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

VU la délibération n°..... de la Commission permanente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis,

VU la délibération n°..... du Conseil d'Administration de la RATP.

Il est convenu ce qui suit :

Contexte général de l'opération

Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

Actuellement, la ligne 11 se caractérise par une longueur de 6,3km et treize stations, reliant le centre de Paris (Châtelet) à la station Mairie des Lilas (Seine-Saint-Denis).

Le prolongement de la ligne 11, jusqu'à la station du RER E de Rosny Bois-Perrier sur le territoire de Rosny-sous-Bois permettra de relier l'est parisien à la capitale à l'horizon 2020.

Ce prolongement prévoit la création de six nouvelles stations : Serge Gainsbourg (Les Lilas), Place Carnot (Romainville), Montreuil-Hôpital (Montreuil-sous-Bois), La Dhuys (Rosny-sous-Bois/Montreuil-sous-Bois), Parc des Guillaumes (Noisy-le-Sec/Rosny-sous-Bois) et Rosny-Bois-Perrier en terminus. Le projet s'insère principalement en souterrain avec des stations enterrées. En raison de la topographie du territoire, le tracé comporte un viaduc sur une longueur de 600 m environ, avec une station aérienne (Parc des Guillaumes).

Il entraînera une hausse du nombre de voyageurs sur la ligne 11 dans sa globalité. Pour répondre à ce besoin capacitaire, le matériel roulant actuel sera remplacé et le système d'exploitation de la ligne sera revu avec un Poste de Commande Centralisée (PCC) créé à Bagnolet.

Un nouvel atelier sera aménagé à Rosny-sous-Bois à la fois pour accueillir les rames MP14 (le SMR actuel n'étant pas adapté à ses dimensions) et pour intégrer le nombre de rames supplémentaires à prévoir pour le prolongement. L'atelier de maintenance actuel, situé dans l'axe de la ligne existante aux Lilas, sera donc démantelé et remplacé par ce nouvel atelier et une zone de garage implantés à Rosny-sous-Bois qui assureront l'exploitation et la maintenance de l'ensemble de la ligne 11, depuis Châtelet jusqu'à Rosny - Bois-Perrier.

Au-delà de la station « Rosny-Bois Perrier », la ligne 11 est destinée à être prolongée jusqu'à Noisy Champs (horizon 2025) et par conséquent maillée avec le réseau du Grand Paris à terme (ligne 15 Sud et ligne 16). La station « Rosny-Bois Perrier » deviendra aussi à terme une gare de maillage avec la ligne 15 Est du Grand Paris Express dont la mise en service est également prévue à horizon 2025 pour sa première phase.

Financement de l'opération

Ce projet est inscrit au Contrat de Plan Etat Région Ile-de-France « 2007-2013 », repris dans le Plan de Mobilisation de la Région voté en 2009, puis successivement confirmé le 26 janvier 2011 dans le protocole Etat-Région relatif aux transports publics en Ile-de-France, et en 2013 à la fois dans le protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 » signé le 19 juillet 2013 et au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), arrêté en Conseil régional le 18 octobre 2013 (n°CR97-13) et approuvé par le décret n°2013/1241 en date du 27 décembre 2013.

Les principes de financement de ce projet ont été retranscrits dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020, voté le 18 juin 2015 en Conseil régional et signé le 9 juillet 2015.

Le plan de financement général a été fixé dans le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes, approuvé par le conseil du STIF en date du 7 octobre 2015.

L'objet de la présente convention vise à financer les études et les travaux du prolongement de la ligne 11 depuis « Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier ».

Article 1. Objet de la convention

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la poursuite des études, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des premiers travaux de réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro. Ainsi, elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des travaux notamment de gros œuvre,
- préciser les conditions de suivi de ces études, acquisitions foncières et travaux dans le respect du calendrier général du projet.

Le financement de ces études, acquisitions foncières et travaux s'inscrit dans le protocole-cadre financier pour le prolongement de ligne 11.

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

**« Prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier
- Convention de financement travaux n° 1 »**

Article 2. Contenu de la présente convention de financement

2.1. Périmètre de la convention

Dans le cadre de cette convention, la RATP assurera :

- la poursuite :
 - des études de conception détaillée (PRO) et de l'établissement des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE), notamment pour le second œuvre, les équipements et les systèmes d'exploitation,
 - des acquisitions foncières,
 - des travaux de déviation des réseaux concessionnaires et travaux de voirie préparatoires, ainsi que des opérations induites,
- le lancement des travaux de gros-œuvre :
 - ✓ du tunnel,
 - ✓ des stations.
- du site de maintenance et de remisage (SMR) le lancement des travaux du PCC, des systèmes et des équipements électriques.

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 réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, 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. Contenu des dossiers

Ils comprendront :

- les dossiers de consultation des entreprises,
- un dossier de synthèse sur les études des concessionnaires et l'impact des déviations sur le planning général de l'opération,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières réalisées durant cette phase.

A première demande, l'ensemble des documents, hors DCE, est remis par la RATP aux parties sous format CD-Rom.

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 être consulté auprès de la RATP.

Article 3 - Rôle 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. »

Le projet de prolongement de la ligne 11 n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1er janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1er janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP.

La convention prévue par l'article L1241-4 du code des transports précisant les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par STIF et la RATP a été signée.

3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints

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 par la délibération du STIF 2015/571 du 7 octobre 2015.

3.2 L'Autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R 1241-30 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, le STIF 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.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le protocole-cadre relatif au financement du prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier et Adaptation de la ligne et de ses stations, prévoit le plan de financement général du projet.

Les clés de répartition du protocole pour le prolongement de la ligne 11 sont :

- L'Etat : 19,78%
- La Région Ile de France : 46,15%
- La Société du Grand Paris : 28,16%
- Le Département de la Seine-Saint-Denis : 5,90%

Ce protocole-cadre fixe la participation forfaitaire de la SGP à 300 millions d'euros (CE2012).

3.3.2 Financement par le Département de la Seine-Saint-Denis

Conformément au protocole de financement, il a été retenu *que les montants des versements se feront selon l'échéancier suivant :*

| En M€ | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Crédits de paiement (en CE 2014) | 1 | 4 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 3 |

3.3.3 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.2, 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 4.2 de la présente convention.

3.4 Calendrier de réalisation

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 2 à la présente convention.

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Coût global de l'opération de prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier

Pour mémoire, le coût d'objectif du projet sur la base des études d'avant-projet (AVP), approuvées par le Conseil du STIF le 10 décembre 2014 et par le Conseil d'Administration de la RATP le 28 novembre 2014, **a été établi à 1 298 M€ (aux CE 01/2014)**, dont 1084 M€ (aux CE 01/2014) pour le volet prolongement.

Les montants en euros courants conventionnels sont estimés en actualisant les coûts prévus aux conditions économiques de référence de janvier 2014, par application de l'indice professionnel TP 01.

4.2 Coût de réalisation de la convention

4.2.1 Montant de la convention

- Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux missions visées à l'article 2 est évalué à : 162 680 000 €, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2014),
- soit 159 247 637 € courants selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.3.

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

4.2.2 Coûts détaillés

La RATP fournit une estimation des postes nécessaires pour mener à bien les missions visées à l'article 2 :

| Estimation prévisionnelle des coûts (M € HT) | RATP | |
|--|-----------------|---------------------------|
| | CE janvier 2014 | € Courants Conventionnels |
| Frais AMOA | 7,743 | 7,571 |
| Frais MOE | 19,216 | 18,768 |
| Déviations réseaux | 23,284 | 22,748 |
| Acquisitions Foncières/ Libération d'emprises | 24,554 | 23,816 |
| Ouvrages d'art et infrastructures des stations | 68,668 | 67,561 |
| Equipement des stations | - | - |
| Voie | - | - |
| Alimentation Energie traction | 2,952 | 2,899 |
| PCC/Système de transports/CF | 5,486 | 5,363 |
| AMT | 0,183 | 0,185 |
| Opérations induites | 10,595 | 10,338 |
| PAI | - | - |
| total | 162,680 | 159,248 |

4.3 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2014.

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:

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier appliqués aux montants figurant dans l'échéancier en Annexe 3.

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

Le plan de financement de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2014 :

| Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier | | | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|---------------------|
| € HT constants | | | | | |
| (CE 01/2014) | | | | | |
| | Etat | Région | SGP | CD93 | Total |
| RATP | 32 178 439 19,78% | 75 083 025 46,15% | 45 814 197 28,16% | 9 604 339 5,90% | 162 680 000 100% |
| Total | 32 178 439 | 75 083 025 | 45 814 197 | 9 604 339 | 162 680 000 |

En euros courants conventionnels :

| Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier | | | | | |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|---------------------|
| € HT courants | | | | | |
| | Etat | Région | SGP | CD93 | Total |
| RATP | 31 499 511 19,78% | 73 498 858 46,15% | 44 686 917 28,16% | 9 562 351 5,90% | 159 247 637 100% |
| Total | 31 499 511 | 73 498 858 | 44 686 917 | 9 562 351 | 159 247 637 |

4.5 Modalités de versement des subventions

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 la RATP.

A cette fin, la RATP 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 trois fois par an, en avril, en octobre et une dernière fois entre novembre et décembre.

A-Versement des acomptes pour l'État, la Région, la SGP et le Département de la Seine-Saint-Denis :

Pour la Région, la SGP et le CD 93, la demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire 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 4.2.2 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 4.4 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

Pour l'État, la demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire 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 euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 signé par le responsable de projet ;
- un état récapitulatif des factures comptabilisées signé par le responsable du projet,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

B-Plafonnement des acomptes pour l'État, la Région, la SGP et le Département 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, et conformément à l'article 4.4, avant le versement du solde de l'opération.

Le Département de la Seine-Saint-Denis adopte le même principe que la Région à savoir un cumul des acomptes plafonné à 95% du montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1 et conformément à l'article 4.4.

Pour l'État, le montant est plafonné à 90 % du montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1, et conformément à l'article 4.4, avant le versement du solde de l'opération.

Pour la SGP, le cumul des acomptes est plafonné à 95 % du montant conventionnel en euros courants conventionnels, et conformément à l'article 4.4.

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

Le versement du solde à un maître d'ouvrage est subordonné à la production des documents signés par le représentant dûment habilité dudit maître d'ouvrage indiqué à l'article 4.5.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, la RATP 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.

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

4.5.3 Paiement à la RATP

Le versement des montants de subvention appelés par la RATP 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 Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) 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 |
|--------------|---|-----------------------|--|
| DRIEA | 21/23 rue Miollis 75015 PARIS | DRIEA- SPOT – CBSF | Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr |
| SGP | Immeuble Le Cézanne 30, rue des fruitiers 93200 SAINT-DENIS | Agence comptable | 01 82 46 20 05 @societedugrandparis.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@il edefrance.fr |
| Département de la Seine-Saint-Denis | Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, Hôtel du Département 93006 Bobigny Cedex | Direction de l'Aménagement et du Développement, Bureau des Transports | Bertrand Masquelier 01 43 93 87 46 bmasquelier@seinesai ntdenis.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 Appui aux projets d'investissement | 01 82 53 81 36 api-marches@stif.info |

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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 mentionnés 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 du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Lorsque l'opération a 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.

Article 5. Modalités de contrôle

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.

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, la RATP fournit et actualise les documents de suivi financier, dont les items sont détaillés à l'article 7.2, et les présente à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.2.

Article 6. Gestion des écarts

6.1 Dispositions en cas de dépassement du coût prévisionnel de l'AVP

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, la RATP fournit aux Parties, 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 la RATP 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. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un avant-projet modificatif.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe à la RATP.

La prise en compte de surcoûts par la SGP reste inscrite dans la limite de 300 millions d'euros (CE 01/2012) actualisable pour cette opération.

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 la RATP, 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 formulé par la RATP, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et la RATP.

6.3 Dispositions communes

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

Le STIF instruit la demande de la RATP, 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.

Article 7. Organisation et suivi de la convention

Conformément à l'article L 1241-4 du code des transports, le STIF 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 RATP, en assure le financement, conformément aux conditions prévues par la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 3.1.1.

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

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 15 jours 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 hors 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 STIF à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les parties 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 parties, ou les experts missionnés par ceux-ci, à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents organes de gouvernances prévues à l'article 7 de la présente convention, sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

7.4 Communication

Les Parties s'engagent à faire mention des financements accordés dans le cadre de la convention dans toute publication ou communication des Etudes, notamment par une indication portée sur les documents finaux. L'ensemble des dossiers d'Etudes, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des Parties de la présente convention.

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

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, la RATP
- l'ordre des financeurs : la Société du Grand Paris, l'Etat, la Région,
- en dernier : le logo du STIF.

7.5 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 de la RATP.

Le STIF s'assure notamment du respect, par la RATP, des délais indiqués et des estimations conformément aux articles 3.4 et 4.2 de la présente convention.

Article 8. Modification 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 3.4) 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 transport, 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'opération

La convention de financement qui bouclera le financement des travaux de la ligne 11 actera dans des articles spécifiques :

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

Article 10. Stipulations générales

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 Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la Convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

10.4 Propriété et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage qui les ont réalisées.

Le maître d'ouvrage propriétaire communiquera les études à l'autre maître d'ouvrage. Le régime d'utilisation des études entre maîtres d'ouvrage est définie à l'article 5.1 de la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe relative « au prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et à l'adaptation de la ligne existante » (CONV15DPIO41).

L'ensemble des résultats sera communiqué aux Parties.

Les Parties s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la Convention, sans l'accord du maître d'ouvrage propriétaire et dans le respect des dispositions de l'article 10.5. Confidentialité.

10.5 Confidentialité

Pendant toute la durée de la convention et pendant cinq (5) années civiles suivant son terme, les Parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ceci n'est toutefois pas applicable :

- aux résultats et notes de synthèses eux-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 10.4 « propriété et diffusion des études » de la convention, le maître d'ouvrage propriétaire autoriserait leur diffusion par les autres Parties.
- aux rapports et délibérations du Conseil du STIF qui ne sont pas considérés comme confidentiels.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de

leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.

- Ne pas exploiter les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Parties notifiera sans délai à l'autre Partie la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment contenu.

10.6 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 par la commission permanente de la Région.

Sans préjudice de l'article 10.5, la convention 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 et au plus tard 36 mois après la mise en service.

10.7 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.

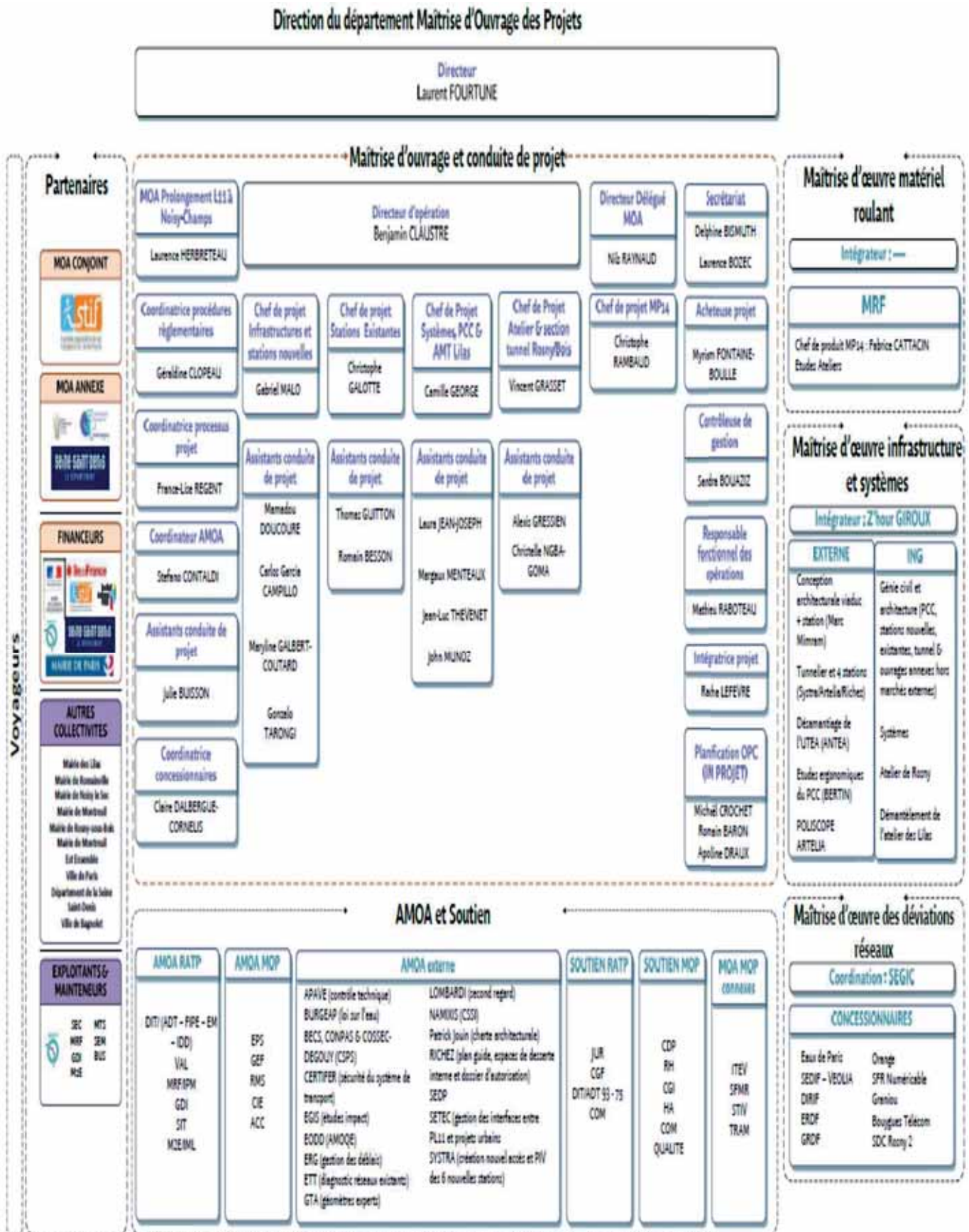
ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

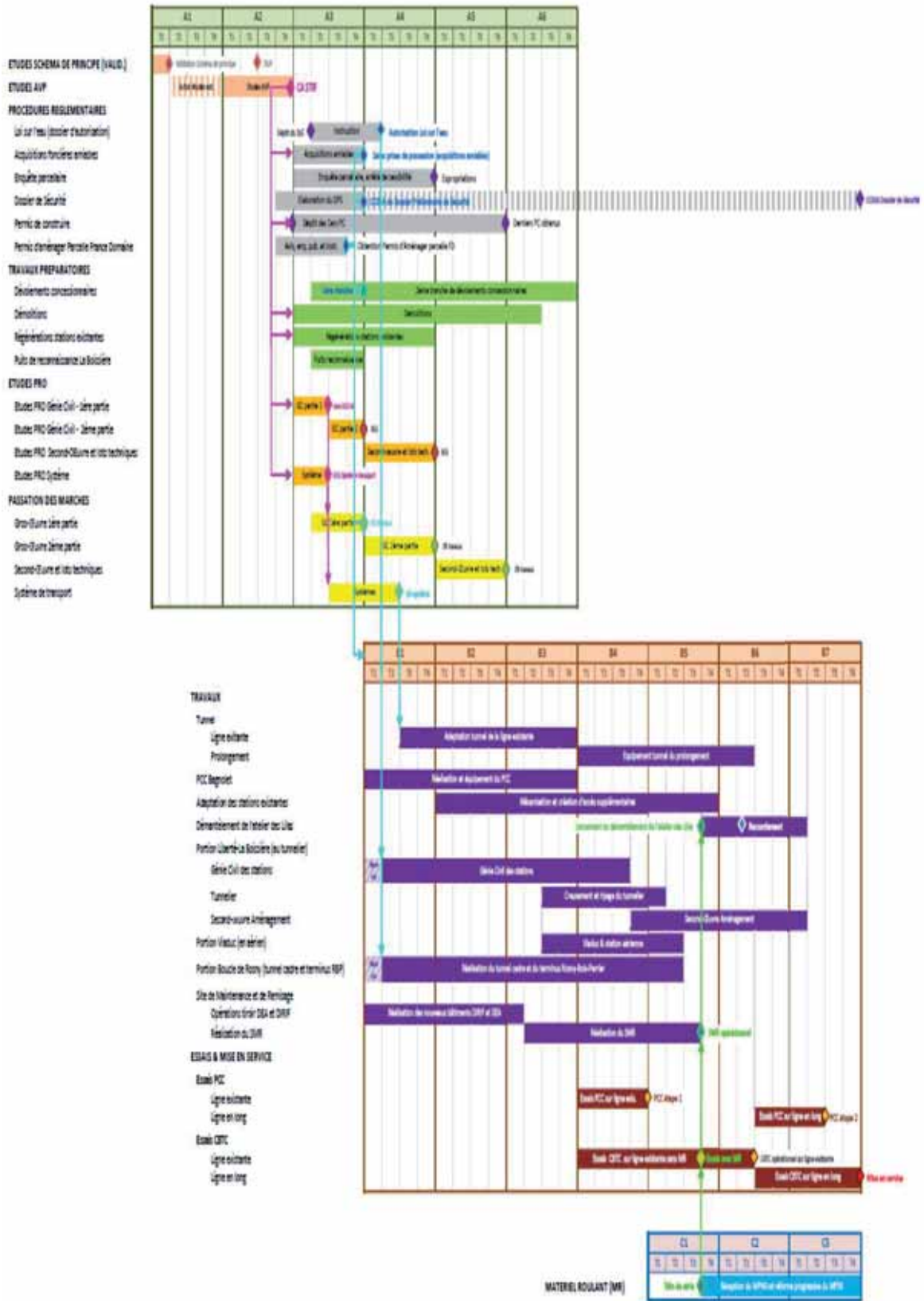
Annexe 2 : Calendrier

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des dépenses

ANNEXE 1 : Organigramme de l'opération



ANNEXE 2 : Calendrier



ANNEXE 3 : Echancier prévisionnel des dépenses

Echancier prévisionnel des dépenses du maitre d'ouvrage

| € HT CE 2014 | 2016 | 2017 | 2018 | Total |
|-----------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Etat | 9 259 629 | 19 980 329 | 2 938 481 | 32 178 439 |
| Région | 21 605 800 | 46 620 769 | 6 856 456 | 75 083 025 |
| SGP | 14 947 171 | 30 410 638 | 456 389 | 45 814 197 |
| CD93 | 1 000 000 | 4 000 000 | 4 604 339 | 9 604 339 |
| Total | 46 812 600 | 101 011 736 | 14 855 665 | 162 680 000 |

| € HT CE Courants | 2016 | 2017 | 2018 | Total |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Etat | 8 850 184 | 19 669 739 | 2 979 587 | 31 499 511 |
| Région | 20 650 430 | 45 896 058 | 6 952 370 | 73 498 858 |
| SGP | 14 286 233 | 29 937 910 | 462 773 | 44 686 917 |
| CD93 | 955 782 | 3 937 821 | 4 668 748 | 9 562 351 |
| Total | 44 742 629 | 99 441 529 | 15 063 479 | 159 247 637 |

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

| € HT CE 2014 | 2016 | 2017 | 2018 | Total |
|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Etat | 6 111 355 | 16 335 291 | 9 731 793 | 32 178 439 |
| Région | 14 259 828 | 38 115 679 | 22 707 517 | 75 083 025 |
| SGP | 9 865 133 | 25 153 059 | 10 796 006 | 45 814 197 |
| CD93 | 1 000 000 | 4 000 000 | 4 604 339 | 9 604 339 |
| total | 32 236 316 | 83 604 029 | 47 839 655 | 162 680 000 |

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier »

| € HT CE courants | 2016 | 2017 | 2018 | Total |
|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Etat | 5 841 121,56 | 15 991 090,59 | 9 667 298,46 | 31 499 510,61 |
| Région | 13 629 283,63 | 37 312 544,72 | 22 557 029,75 | 73 498 858,10 |
| SGP | 9 428 913,91 | 24 616 340,22 | 10 641 662,76 | 44 686 916,89 |
| CD93 | 955 781,76 | 3 937 820,83 | 4 668 748,37 | 9 562 350,96 |
| total | 29 855 100,86 | 81 857 796,37 | 47 534 739,34 | 159 247 636,57 |