

**Date de parution : 5 mars 2008**

# **RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DU STIF**



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

**N°44 - Janvier 2008  
et conseil du 14 Février 2008**

**TOME II**

## INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs du STIF :

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

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

## SOMMAIRE

	Pages
<b><u>TOME 2</u></b>	
<b><u>Délibérations du conseil</u></b>	
<u>Contrats</u>	
Délibération du conseil n° 2008-0130 du 14 février 2008 - Négociation d'un contrat entre le STIF et RFF – mandat à la directrice générale.....	19
<u>Etudes</u>	
Délibération du conseil n° 2008-0131 du 14 février 2008 portant sur la convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'Etat, la Région Ile-de-France, RFF et la SNCF relative aux études du projet de prolongement d'EOLE à l'Ouest.....	25
<u>Grands projets d'investissement</u>	
Délibération du conseil n° 2008-132 du 14 février 2008 relative à la convention de financement complémentaire de la tranche fonctionnelle A2+B2 - A3c Tramway Chatillon Vélizy Viroflay.....	32
Délibération du conseil n° 2008-0133 du 14 février 2008 relative à la convention de financement complémentaire de la tranche fonctionnelle T2 – Tramway Villejuif – Athis Mons puis Juvisy-sur-Orge – Première phase : Villejuif – Athis Mons.....	64
Délibération du conseil n° 2008-0134 du 14 février 2008 relative à l'avant-projet Tramway Epinay-sur Seine – Villetaneuse.....	100
Délibération du conseil n° 2008-135 du 14 février 2008 relative à l'avant-projet du réaménagement des quais et de la signalisation.....	134
Délibération du conseil n° 2008-0136 du 14 février 2008 relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales – liaison tram-train Massy-Evry...	165
Délibération du conseil n° 2008-0137 du 14 février 2008 – Tangentielle ouest, convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF - Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre St Germain en Laye RER et St Cyr RER – Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales d'une desserte par tram-train entre Achères RER et Cergy RER.....	167
Délibération du conseil n° 2008-0138 du 14 février 2008 relative à Transilien	



2009.....	179
Délibération du conseil n° 2008-0140 du 14 février 2008 relative aux conditions et modalités de financement du transport des élèves de l'enseignement primaire et des enseignements généraux, agricoles et professionnels dans les départements de la région Ile-de-France et relative aux conditions et aux tarifs de remboursement des frais de transport des élèves et étudiants handicapés.....	279
Délibération du conseil n° 2008-0141 du 14 février 2008 relative à la signature de l'avenant n°1 à la convention relative à la mise en place de la période transitoire et au financement des services de transports scolaires en Essonne du 11 août 2005.....	281
Délibération du conseil n° 2008-0142 du 14 février 2008 relative au financement des réductions consenties aux élèves boursiers pour la carte Imagine'R.....	284
<u>Qualité de service</u>	
Délibération du conseil n° 2008-0143 du 14 février 2008 relative aux orientations pour un schéma directeur d'accessibilité des services de transport franciliens.....	317
Délibération du conseil n° 2008-0144 du 14 février 2008 - RFF-SNCF - Déploiement de la nouvelle automotrice Francilien.....	337
Délibération du conseil n° 2008-0145 du 14 février 2008 - RER C - Amélioration du tronçon central - renouvellement du poste d'aiguillage et de régulation des Invalides - nouveau terminus Javel.....	338
<u>Patrimoine</u>	
Délibération du conseil n° 2008-0148 du 14 février 2008 - exploitation du parc relais de Vaires sur Marne - convention de délégation de service public - avenant n°1 - approbation - autorisation de signature.....	339
Délibération du conseil n° 2008-0149 du 14 février 2008 - nouveau siège administratif du STIF - immeuble 39 bis/41 rue de Châteaudun Paris 9 <sup>ème</sup> arrondissement - contrat de bail - approbation du contrat - autorisation de signature.....	344
<u>Marchés</u>	
Délibération du conseil n° 2008-0150 du 14 février 2008 - marché STIF/RATP n° 2008-04 relatif aux études d'une solution de système de transport intégré avec les réseaux ferrés exploités par la RATP, de l'intermodalité bus et TCSP, des pôles de maillage d'Arc Express.....	362
Délibération du conseil n°2008-0151 du 14 février 2008 - marché STIF/RATP n°2008-06 relatif aux études de prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint Ouen.....	363
Délibération du conseil n° 2008-0152 du 14 février 2008 - marché n°2007-41 - Tangentielle Ouest - Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye RER et Saint Cyr RER - Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales d'une desserte par tram-train entre Achères RER et Cergy RER.....	364



Délibération du conseil n° 2008-0153 du 14 février 2008 – marché de modélisation dynamique du tunnel Châtelet Les Halles – Gare du Nord – avenant.....	365
Délibération du conseil n° 2008-0154 du 14 février 2008 – marché de gestion et attribution de la carte solidarité transport pour les personnes en situation de précarité – avenant n°2 .....	366
Délibération du conseil n° 2008-0155 du 14 février 2008 – marché d’assistance à maîtrise d’ouvrage pour la définition et la mise œuvre d’une architecture applicative en vue de l’exploitation des données issues des systèmes télébilletiques du réseau de transport francilien – avenant n°1 .....	367
Délibération du conseil n° 2008-0156 du 14 février 2008 – marché n° 2007-46 – externalisation d’une plateforme d’hébergement des serveurs du STIF.....	368
Délibération du conseil n°2008-0171 du 14 février 2008 relative au marché STIF/SNCF n° 2008-05 – Etude des pôles de maillage d’Arc Express.....	369
Délibération du conseil n° 2008-0172 du 14 février 2008 – avenant n°2 au marché n° 2005-09 d’assistance à maîtrise d’ouvrage pour la définition et la mise en œuvre d’une architecture applicative en vue de l’exploitation des données issues des systèmes télébilletiques du réseau de transport francilien.	370
<u>Divers</u>	
Délibération du conseil n° 2008-0157 du 14 février 2008 relative à la procédure d’enquête publique concernant l’extension du T3 de la porte d’Ivry à la Porte de la Chapelle.....	371
Délibération du conseil n° 2008-0158 du 14 février 2008 – dispositions relatives à la gestion des ressources humaines.....	372
 <b><u>Décisions de la directrice générale</u></b>	
<u>Offre de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0001 du 02/01/2008 portant sur l’autorisation provisoire d’exploitation de la ligne n° 039-039-037 "Buc - Chatenay Malabry" exploitée par l’entreprise SAVAC .....	375
Décision de la directrice générale n° 2008-0002 du 02/01/2008 portant sur l’autorisation provisoire d’exploitation de la ligne n° 039-039-501 "Vélizy-Villacoublay - Montigny le Bretonneux" exploitée par l’entreprise SAVAC .....	376
Décision de la directrice générale n° 2008-0003 du 02/01/2008 portant sur l’autorisation provisoire d’exploitation de la ligne n° 039-039-502 "Meudon la Forêt - Guyancourt" exploitée par l’entreprise SAVAC .....	377
Décision de la directrice générale n° 2008-0004 du 02/01/2008 portant sur l’autorisation provisoire d’exploitation de la ligne n° 039-039-503 "Boulogne Billancourt (Pont de Sèvres) - Guyancourt (Technocentre)" exploitée par l’entreprise SAVAC .....	378



Décision de la directrice générale n° 2008-0005 du 02/01/2008 sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-037 "Buc - Chatenay Malabry" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	379
Décision de la directrice générale n° 2008-0006 du 02/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-307-001 "Vélizy-Villacoublay - Montigny le Bretonneux" exploitée par les entreprises VEOLIA TRANSPORT VELIZY et SAVAC .....	380
Décision de la directrice générale n° 2008-0007 du 02/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-307-002 "Meudon - Guyancourt" exploitée par les entreprises VEOLIA TRANSPORT VELIZY et SAVAC .....	381
Décision de la directrice générale n° 2008-0008 du 02/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-307-003 "Boulogne Billancourt (Pont de Sèvres) - Guyancourt (Technocentre)" exploitée par les entreprises VEOLIA TRANSPORT VELIZY et SAVAC .....	382
Décision de la directrice générale n° 2008-0015 du 16/01/2008 portant sur l'accord pour la création de dessertes locales en Ile de France concernant la ligne "Chartres - Massy - Orly" relevant du Conseil Général d'Eure et Loir .....	383
Décision de la directrice générale n° 2008-0016 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 011-011-009 "Epône - Epône" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT ECQUEVILLY .....	384
Décision de la directrice générale n° 2008-0017 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 014-014-046 "Noisy-sur-Oise - Le Plessis-Gassot" exploitée par l'entreprise CIF .....	385
Décision de la directrice générale n° 2008-0018 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 014-014-904 "Tremblay-en-France (Roissypôle RER) - Louvres (RER)" exploitée par l'entreprise CIF .....	386
Décision de la directrice générale n° 2008-0019 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 015 -015-019 "Poissy (Gare" Sud) - Versailles (Europe)" exploitée par l'entreprise CSO .....	387
Décision de la directrice générale n° 2008-0020 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 020-149-008 "Antony RER - Verrières le Buisson" exploitée par l'entreprise BIEVRE BUS MOBILITES .....	388
Décision de la directrice générale n° 2008-0021 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 021-021-005 "Montgeron - Juvisy sur Orge / Draveil" exploitée par l'entreprise AUTOCARS GARREL ET NAVARRE .....	389
Décision de la directrice générale n° 2008-0022 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 030-030-003 "Franconville Gare - Franconville Gare" exploitée par l'entreprise CARS LACROIX .....	390
Décision de la directrice générale n° 2008-0023 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 030-030-005 "Corneilles en Parisis - Montigny les Corneilles" exploitée par l'entreprise CARS LACROIX.....	391



Décision de la directrice générale n° 2008-0024 du 16/01/2008 portant sur le refus de modification de la ligne n° 056-356-001 "Le Chesnay - Versailles" exploitée par l'entreprise SVTU .....	392
Décision de la directrice générale n° 2008-0025 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 062-062-012 "Héricy - Fontainebleau" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT SAMOREAU .....	393
Décision de la directrice générale n° 2008-0026 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 062-062-061 "Avon - Fontainebleau" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT SAMOREAU .....	394
Décision de la directrice générale n° 2008-0027 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 062-062-063 "Avon - Samois sur Seine" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT SAMOREAU .....	395
Décision de la directrice générale n° 2008-0028 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 062-062-064 "Avon - Fontainebleau" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT SAMOREAU .....	396
Décision de la directrice générale n° 2008-0029 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 065-487-001 "Corbeil-Essonnes - Tigery" exploitée par l'entreprise VEOLIA MOISSY .....	397
Décision de la directrice générale n° 2008-0030 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 065-487-013 "Combs la Ville (Gare RER) – Combs la Ville (Serpentine)" exploitée par l'entreprise VEOLIA MOISSY .....	398
Décision de la directrice générale n° 2008-0031 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 066-066-021 "Livry sur Seine (Javal 31) - Le Mée sur Seine (Lycée George Sand)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL .....	399
Décision de la directrice générale n° 2008-0032 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 066-066-023 "Melun (Gare) - Melun (Lebon)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VAUX LE PENIL .....	400
Décision de la directrice générale n° 2008-0033 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-008 "Crécy-la-Chapelle (Gare SNCF) - Crécy-la-Chapelle (Gare SNCF)" exploitée par l'entreprise MARNE ET MORIN .	401
Décision de la directrice générale n° 2008-0034 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-031 "Méry-sur-Marne - La Ferté-sous-Jouarre" exploitée par l'entreprise MARNE ET MORIN .....	402
Décision de la directrice générale n° 2008-0035 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-053 "Ocquerre (La Trousse) - Crouy-sur-Ourcq (collège)" exploitée par l'entreprise MARNE ET MORIN .....	403
Décision de la directrice générale n° 2008-0036 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 067-067-054 "Le Plessis Placy (Centre Bourg) - Crouy sur Ourcq (Collège)" exploitée par l'entreprise MARNE ET MORIN .....	404
Décision de la directrice générale n° 2008-0037 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 068-068-001 "Breuillet - Arpajon" exploitée par l'entreprise ORMONT TRANSPORT .....	405



Décision de la directrice générale n° 2008-0038 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 100-586-001 "Chevilly Larue - Chevilly Larue" exploitée par la RATP .....	406
Décision de la directrice générale n° 2008-0039 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 111-111-040 "Aubergenville Gare SNCF - Aubergenville Gare SNCF" exploitée par l'entreprise MOBICITE .....	407
Décision de la directrice générale n° 2008-0040 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 210-210-001 "Fontaine Fourches (Calvaire) - Provins (Ville Haute)" exploitée par l'entreprise CARS MOREAU .....	408
Décision de la directrice générale n° 2008-0041 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 210-210-002 "Fontaine Fourches (Calvaire) - Montereau Fault Yonne" exploitée par l'entreprise CARS MOREAU .....	409
Décision de la directrice générale n° 2008-0042 du 16/01/2008 portant sur la modification de la ligne n° 230-410-464 "Montigny le Bretonneux - Saint Rémy les Chevreuse" exploitée par l'entreprise SQYBUS .....	410
Décision de la directrice générale n° 2008-0043 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-001 "Versailles - Vélizy" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	411
Décision de la directrice générale n° 2008-0044 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-002 "Versailles (Chantiers) - Vélizy (CC Vélizy 2)" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	412
Décision de la directrice générale n° 2008-0045 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-003 "Chaville - Jouy en Josas" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	413
Décision de la directrice générale n° 2008-0046 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-007 "Viroflay - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	414
Décision de la directrice générale n° 2008-0047 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-009 "Chaville - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	415
Décision de la directrice générale n° 2008-0048 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-010 "Viroflay - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	416
Décision de la directrice générale n° 2008-0049 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-011 "Chaville - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	417
Décision de la directrice générale n° 2008-0050 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-014 "Chaville - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	418
Décision de la directrice générale n° 2008-0051 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-016 "Chaville - Chaville" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	419



Décision de la directrice générale n° 2008-0052 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-019 "Viroflay - Massy" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	420
Décision de la directrice générale n° 2008-0053 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-021 "Boulogne Billancourt (Pont d'Issy) – Vélizy-Villacoublay (Citroën)" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	421
Décision de la directrice générale n° 2008-0054 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-026 "Vélizy-Villacoublay - Le Chesnay" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	422
Décision de la directrice générale n° 2008-0055 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-029 "Sèvres (Musée) - Vélizy-Villacoublay (Hôtel de Ville)" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	423
Décision de la directrice générale n° 2008-0056 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-033 "Versailles (Chantiers) - Vélizy (CC Vélizy 2)" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	424
Décision de la directrice générale n° 2008-0057 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 004-004-036 "Boulogne Billancourt (Pont de Sèvres) - Jouy en Josas (Petit Robinson)" exploitée par l'entreprise DEVILLAIRS .....	425
Décision de la directrice générale n° 2008-0058 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 014-014-217 "Villeparisis Marché - Villeparisis Marché" exploitée par l'entreprise CIF .....	426
Décision de la directrice générale n° 2008-0059 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 014-014-218 "Villeparisis Marché - Villeparisis Collège Gerard Philippe" exploitée par l'entreprise CIF ....	427
Décision de la directrice générale n° 2008-0060 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 014-014-221 "Villeparisis RN3 Glycines - Villeparisis Marché RER" exploitée par l'entreprise CIF .....	428
Décision de la directrice générale n° 2008-0061 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire d'exploitation de la ligne n° 100-113-469 "Ville d'Avray (Porte des Hauts de Seine) – Sèvres (Hauts de Sèvres)" exploitée par le pool RATP / VEOLIA TRANSPORT NANTERRE .....	429
Décision de la directrice générale n° 2008-0062 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 100-132-469 "Ville d'Avray (Porte des Hauts de Seine) - Sèvres (Hauts de Sèvres)" exploitée par le pool RATP / VEOLIA TRANSPORT NANTERRE / VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	430
Décision de la directrice générale n° 2008-0063 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-001 "Versailles (RG) - Vélizy (CC Vélizy 2)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	431



Décision de la directrice générale n° 2008-0064 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-002 "Versailles (Chantiers) - Vélizy (CC Vélizy 2)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	432
Décision de la directrice générale n° 2008-0065 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-004 "Viroflay - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	433
Décision de la directrice générale n° 2008-0066 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-009 "Chaville - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	434
Décision de la directrice générale n° 2008-0067 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-010 "Viroflay - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	435
Décision de la directrice générale n° 2008-0068 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-011 "Chaville - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	436
Décision de la directrice générale n° 2008-0069 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-014 "Chaville - Vélizy-Villacoublay" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	437
Décision de la directrice générale n° 2008-0070 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-016 "Chaville - Chaville" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	438
Décision de la directrice générale n° 2008-0071 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-019 "Viroflay - Massy" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY.	439
Décision de la directrice générale n° 2008-0072 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-021 "Boulogne Billancourt (Pont d'Issy) - Vélizy-Villacoublay (Citroën)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	440
Décision de la directrice générale n° 2008-0073 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-026 "Vélizy-Villacoublay - Le Chesnay" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	441
Décision de la directrice générale n° 2008-0074 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-029 "Sèvres (Musée) - Vélizy-Villacoublay (Hôtel de Ville)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	442
Décision de la directrice générale n° 2008-0075 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-033 "Versailles (Chantiers) - Vélizy (CC Vélizy 2)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	443



Décision de la directrice générale n° 2008-0076 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-022-036 "Boulogne Billancourt (Pont de Sèvres) - Jouy en Josas (Petit Robinson)" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	444
Décision de la directrice générale n° 2008-0077 du 25/01/2008 portant sur l'autorisation provisoire de suspension d'exploitation de la ligne n° 279-256-001 "Chaville - Jouy en Josas" exploitée par l'entreprise VEOLIA TRANSPORT VELIZY .....	445
<u>Qualité de service</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0009 du 07/01/2008 portant sur le programme d'utilisation du produit des amendes 2007 - opérations inférieures à 200 000 €.....	446
Décision de la directrice générale n° 2008-0010 du 07/01/2008 portant sur le programme d'utilisation du produit des amendes 2007 - opérations comprises entre 200 000 € et 2 000 000 €.....	448
<u>Versement de transport</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0011 du 14/01/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	451
Décision de la directrice générale n° 2008-0012 du 14/01/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	453
Décision de la directrice générale n° 2008-0013 du 14/01/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	455
Décision de la directrice générale n° 2008-0014 du 14/01/2008 relative à l'exonération du versement de transport.....	457
<u>Divers</u>	
Décision de la directrice générale n° 2008-0159 du 31/01/2008 relative aux conditions générales d'obtention et d'utilisation du passe Navigo.....	459
Décision de la directrice générale n° 2008-0160 du 31/01/2008 relative aux conditions générales de délivrance et d'utilisation de la carte solidarité-transport (CST).....	461



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2008/0130**

**Séance du 14 février 2008**

**NEGOCIATION D'UN CONTRAT ENTRE LE STIF ET RFF  
MANDAT A LA DIRECTRICE GENERALE**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n° 2008/0130;
- VU** les avis de la Commission des Investissements et du suivi du contrat de projet du 6 février 2008 et de la Commission économique et tarifaire du 7 février 2008 ;

CONSIDERANT que les relations de partenariat entre le STIF et RFF doivent être développées dans le cadre d'un futur contrat ;

CONSIDERANT qu'à cette fin, il y a lieu d'établir un mandat de négociation explicitant les objectifs qui seront assignés à ce futur contrat ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

**Article 1.** Mandat est donné à la directrice générale pour négocier les termes d'un contrat avec RFF conformément aux objectifs figurant dans l'annexe jointe

**Article 2.** La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

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



Jean Paul HUCHON



# **Mandat de négociation pour l'établissement d'un contrat entre le STIF et RFF**

## **Article 1. – Objectif commun**

Le STIF et RFF conviennent de donner à leur partenariat une nouvelle dimension en s'engageant à fournir leurs meilleurs efforts pour la conclusion, en 2008, d'un contrat prévoyant des leviers d'action à la fois techniques et financiers visant à améliorer la qualité du service rendu par l'infrastructure ferroviaire à l'activité Transilien de la SNCF et à ses voyageurs. Ce nouveau contrat remplacera le protocole actuel objet du présent avenant.

Ce mandat s'appuie sur le résultat de l'audit commun effectué par RFF et le STIF en 2007 sur le réseau ferré national utilisé par les circulations Transilien, qui constitue une base de travail partagée.

## **Article 2. – Principes fondamentaux devant régir le futur contrat**

Le futur contrat à passer entre le STIF et RFF est justifié par la nécessité d'organiser, au travers d'une démarche partenariale, transparente et responsable, les relations entre les deux parties de manière à donner une visibilité pluriannuelle sur les circulations prévues, d'une part, de l'état du réseau, de ses performances, de son évolution, de son coût et de son financement dans une perspective de développement durable, d'autre part.

Le contrat sera établi selon les trois principes suivants :

- Favoriser le développement du transport public ferroviaire et l'amélioration du service rendu par son infrastructure. Il s'agit de répondre, pour le domaine qui relève de RFF, aux orientations d'une politique de transport public ambitieuse et volontariste à l'échelle de la région Ile de France. Le contrat visera à obtenir le meilleur service de l'exploitation d'une infrastructure ferrée moderne sur les plans de la sécurité, de la régularité, du confort, de l'accessibilité et de la capacité.
- Développer une relation fondée sur la transparence, le partenariat et la responsabilité dans une perspective de développement durable. A cette fin, le contrat devra offrir une visibilité pluriannuelle et créer, entre les deux parties, de véritables obligations dont le respect fera l'objet de mécanismes financiers incitatifs.
- Respecter un équilibre financier durable. L'équilibre économique et financier portant sur le réseau concerné a été évalué à l'occasion de l'audit sur l'état du réseau. Le respect de cet équilibre figure parmi les fondamentaux du futur contrat.

### **Article 3. - Objectifs communs de négociation entre le STIF et RFF**

La négociation devra porter sur les points suivants :

- le respect de l'équilibre économique et financier
- la qualité du service attendu
- l'établissement d'un plan de modernisation
- les principes de gouvernance
- la prise en compte de l'évolution de la tarification

En parallèle à la négociation avec le STIF, RFF entreprendra la discussion avec la SNCF, notamment en tant que gestionnaire d'infrastructure déléguée, pour assurer la mise en œuvre effective des engagements discutés avec le STIF, compte tenu des relations des conventions RFF / STIF et RFF / GID.

#### **Article 3.1 Le respect de l'équilibre économique et financier**

Le réseau ferroviaire parcouru par les circulations Transilien supporte des charges de maintenance, d'exploitation et de renouvellement et des charges financières et d'amortissement qui doivent être couvertes par :

- les redevances d'utilisation du réseau payées à RFF. Le cadre réglementaire actuel prévoit que ces redevances sont acquittées par les opérateurs de transport ferroviaire,
- éventuellement par des produits annexes (locations, etc....).

RFF s'engagera à affecter pour la durée du contrat l'intégralité des ressources du réseau parcouru par les circulations Transilien à la couverture des charges de ce réseau.

A cette fin et sur la base de l'audit du réseau piloté par le STIF et RFF, le contrat fixera les règles de construction et de suivi des comptes de ce réseau permettant d'établir et de suivre chaque année l'évolution de ses équilibres (équilibre de financement et équilibre entre les charges et les produits) sur des bases stables, partagées et vérifiables.

Des approfondissements complémentaires aux résultats de l'audit du réseau seront conduits par RFF en liaison avec le STIF et en associant, le cas échéant SNCF-GID et SNCF-Transilien.

#### **Article 3.2 La qualité du service attendu**

##### **Maintien de l'état du réseau**

L'état physique du réseau utilisé par les circulations Transilien est jugé comme globalement satisfaisant du point de vue de l'état de la voie et des vitesses autorisées en conséquence. Il est apparu néanmoins nécessaire de veiller à ce que les programmes de renouvellement permettent de maintenir la substance du réseau.

Le contrat fixera dans cette perspective les modalités du suivi de cette évolution en identifiant les indicateurs les plus adaptés.

Le contrat prévoira l'établissement et le suivi d'une esquisse de programmation glissante sur 20 ans des investissements de renouvellement.

##### **Régularité**

L'analyse de l'irrégularité des trains a montré qu'au delà de la nécessaire réduction des diverses causes d'incidents à la source relevant de la responsabilité de RFF, il importe aussi et surtout de

limiter les conséquences de l'ensemble des incidents en réduisant le nombre de trains touchés pour chacun d'eux quelle soit leur origine. Il est apparu que la faible modernisation de l'outil de commande du réseau (postes d'aiguillage et de commandement) ne permet pas un résultat équivalent aux réseaux comparables.

L'action de RFF en tant que gestionnaire du réseau ferroviaire est déterminante en ce sens :

- une incitation financière (bonus-malus) à l'amélioration de l'exploitation du réseau doit être introduite (incitation à une meilleure gestion des incidents et une meilleure réactivité dans les postes de commandement et dans les postes de signalisation) ;
- un programme quadriennal d'investissement faisant une large place à la modernisation du dispositif de commande du réseau doit être élaboré ;
- la mise en place progressive de la commande centralisée du réseau sera lancée même si elle sera longue à mettre en œuvre.

### **Disponibilité des ascenseurs et des escaliers mécaniques**

La gestion des équipements électromécaniques d'accès aux quais (ascenseurs, escaliers mécaniques) doit être mise en qualité, en précisant le niveau de disponibilité attendu, le programme de renouvellement permettant d'atteindre les objectifs visés et les modalités de financement de ce programme. Sur cette base, un dispositif de bonus – malus devrait être mis en place.

### **Information des voyageurs en cas de situation perturbée**

RFF présentera, en lien avec les opérateurs ferroviaires, les améliorations envisageables à court terme puis dans le cadre de la mise en place de la commande centralisée du réseau.

### **Article 3.3 L'établissement d'un plan de modernisation**

Au delà des objectifs poursuivis de maintien durable des performances du réseau et de qualité de service rendu mentionnés à l'article 4.2, le futur contrat doit être l'occasion d'établir un plan pluriannuel de modernisation du réseau et de son exploitation pour mieux répondre aux exigences d'une offre de transport en progression quantitative et qualitative.

Ce plan de modernisation, au-delà du maintien des performances du réseau, doit être établi à partir de projections raisonnées mobilisant les contributeurs concernés. Il se déclinera par ligne de service du Transilien en fonction des priorités définies en commun.

Il comportera un volet de court terme, correspondant aux actions susceptibles d'être mises en œuvre dans la période envisagée pour le contrat. Il définira les objectifs d'avancement attendus à l'issue de la période retenue pour le contrat.

Il présentera également un volet de moyen terme qui s'inscrira dans une perspective à 20 ans.

Le contrat précisera les modalités de suivi du plan de modernisation.

### **Article 3.4 Sur les principes de gouvernance**

#### **Relations financières**

Le contrat engagera le STIF sur des quantités et des natures de circulations qui seront demandées à SNCF Transilien pendant la durée du contrat. Une estimation des péages induits pour RFF sera annexée au contrat.

Le contrat engagera RFF sur l'affectation des péages du réseau parcouru par les trains Transilien à son exploitation, à sa maintenance, à son renouvellement, à la couverture des charges financières de ses investissements passés et au financement de ses nouveaux investissements.

Le contrat créera les conditions de nouvelles relations financières entre les parties, pour assurer de manière saine, équilibrée, transparente et vérifiable le financement nécessaire au maintien en état de l'infrastructure, à sa modernisation et à son adaptation au développement de l'activité Transilien.

Le contrat permettra d'associer le STIF à la définition des programmes de renouvellement dans une perspective pluri-annuelle.

### **Conduite des projets**

Le contrat établira les principes de pilotage et de meilleure collaboration pour la conduite des phases amont des projets sur lesquels chaque partenaire a sa propre légitimité ou responsabilité.

### **Communication**

Des dispositions partagées relatives à la communication sur les sujets couverts par le contrat seront arrêtées.

### **Article 3.5 La prise en compte de l'évolution de la tarification (péages)**

La tarification actuelle fait peser une partie importante du coût des péages sur les arrêts en gare.

Elle pénalise de ce fait la croissance des trafics :

- toute offre nouvelle se trouve tarifée au tarif plein alors que l'infrastructure n'est que marginalement mise à contribution,
- cela est particulièrement sensible pour les dessertes urbaines et péri-urbaines du fait du nombre des arrêts en gare.

La mise en place d'une nouvelle tarification de l'infrastructure offre l'opportunité d'instaurer des mécanismes plus dynamiques pour le développement du transport ferroviaire en Ile de France.

Les impacts éventuels de cette nouvelle tarification devront être pris en compte dans le cadre des engagements qui seront pris par le STIF en matière de développement de trafic et par conséquent de prévisions de péages en garantissant le principe d'équilibre rappelé à l'article 3.

### **Article 4. - Conditions d'exécution du contrat vis à vis de la SNCF**

- Nonobstant les orientations pluriannuelles à l'horizon de 15-20 ans qui peuvent être actées, le futur contrat entre le STIF et RFF doit en principe couvrir une période de 4 ans correspondant à celle du contrat passé entre le STIF et la SNCF.
- Le futur contrat doit être neutre par rapport au contrat passé entre le STIF et la SNCF, ou faire l'objet d'un accord tripartite le cas échéant, notamment en matière de responsabilité sur la production de la régularité des trains.
- Le futur contrat s'appuiera sur les mécanismes existants de la convention de gestion RFF / SNCF GID signée pour la période 2007 - 2010 afin de responsabiliser RFF et son prestataire sur la production de la régularité des trains. RFF s'efforcera de faire évoluer cette convention pour disposer des leviers permettant de répondre aux objectifs visés dans le présent protocole.

#### **Article 5. - Modalités de mise en œuvre de la préparation du contrat**

La directrice générale du STIF est chargée de préparer les conditions de négociation du contrat. A cet effet, elle mettra en place un plan d'actions, définira les instances de coordination et de pilotage de la négociation et dégagera les moyens utiles pour aboutir à la conclusion d'un contrat d'ici la fin de l'année 2008.

**Délibération n°2008/0131**

**Séance du 14 février 2008**

**CONVENTION ENTRE LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, L'ETAT, LA REGION ILE-DE-FRANCE, RFF ET LA SNCF  
RELATIVE AUX ETUDES DU PROJET DE PROLONGEMENT  
D'EOLE A L'OUEST**

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

- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le rapport n° 2008/0131 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 6 février 2008 et de la commission économique et tarifaire du 7 février 2008 ;

**CONSIDERANT** qu'il revient au conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement des études du projet de prolongement d'EOLE à l'Ouest avec l'Etat, la Région Ile-de-France, RFF et la SNCF ;

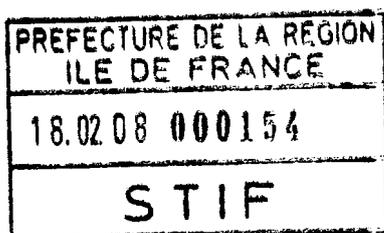
Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la directrice générale est autorisée à signer la convention de financement pour un montant total de 3 millions d'euros HT.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON

**Convention relative aux études du projet de  
prolongement d'EOLE à l'Ouest**

**Entre :**

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

La région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP

Ci-après désignés « les financeurs »,

**Et**

Le Syndicat de Transports d'Ile-de-France, Autorité Organisatrice, représenté par sa directrice générale,

Ci-après désigné « le STIF »,

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France et notamment son article 15-I qui stipule que le STIF élabore lui-même ou fait élaborer les schémas de principe de projets d'infrastructures nouvelles,

Vu le Contrat de Projets État – Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

## **PREAMBULE**

L'Etat et la Région ont décidé de lancer les études du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'Ouest en vue du lancement d'un grand débat public sur ce projet dont les enjeux pour l'Ile de France en terme budgétaire, de transport et d'urbanisme sont majeurs.

L'objectif est d'organiser un débat public au 2<sup>ème</sup> semestre 2009.

Ces études seront placées sous l'autorité conjointe du Préfet de la région Ile de France et du Président du conseil régional d'Ile de France au sein d'un comité décisionnel des financeurs. Leur suivi global s'effectuera dans le cadre d'un comité de pilotage réunissant les signataires de la convention de financement. Un comité de pilotage élargi accueillera les départements (Paris, Hauts de Seine, Yvelines) et la RATP. Les collectivités territoriales, les Etablissements Publics d'Aménagement (EPA) et les autres exploitants de transport (OPTILE) seront associés en tant que de besoin au sein de Comité locaux de suivi.

L'Etat, la Région et le STIF conviennent que ce dernier mènera les études, conformément à l'article 15-I de ses statuts, pour définir l'opération EOLE à l'Ouest. Ces études sont financées par l'Etat et la Région dans le cadre du contrat de projets 2007-2013. En tant qu'exploitant de réseaux de transport existants (en particulier le RER A), la RATP sera étroitement associée à leur réalisation. Il en sera de même pour l'IAURIF, en raison de sa connaissance des enjeux d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France.

Ces études ont pour objectif de rassembler tous les éléments permettant l'organisation du débat public. Elles porteront notamment sur :

- les scénarios de prolongement du RER E depuis le terminus actuel d'Hausmann-Saint-Lazare vers l'Ouest, notamment le secteur de La Défense, et au-delà vers Mantes la Jolie et Seine-Aval ;
- les conditions d'insertion du tracé et de raccordement aux réseaux ferrés existants dans les zones les plus complexes ;
- l'implantation des principales gares de correspondance avec les réseaux de transport collectif existants, en intégrant les évolutions de ces réseaux.

Les scénarios proposés devront faire l'objet de tests de cohérence et de compatibilité avec le fonctionnement du réseau existant, notamment par la construction de grilles de desserte simplifiées, le dimensionnement de l'offre et l'analyse de l'impact sur les principaux axes de desserte du secteur, à savoir les RER A et C, les lignes Transilien de Paris-Saint-Lazare (groupes II, III et V), les lignes 1 et 13 du métro...

Les études permettront d'identifier les enjeux en terme d'urbanisme, notamment au regard des impératifs du développement résidentiel et économique du territoire. Enfin, elles comporteront une évaluation des enjeux socio-économiques du projet dans ses différentes composantes, et préciseront les modalités envisageables pour le financement du projet.

## **Article 1<sup>er</sup> : OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de préciser les attendus des études du projet de prolongement d'EOLE à l'Ouest à travers le programme joint en annexe. Elle définit également les modalités de la participation de l'Etat et de la Région au financement de ces études.

Ces études sont conduites en vue d'organiser un débat public au second semestre 2009.

## **Article 2 : OBJECTIFS DU PROJET "EOLE A L'OUEST"**

EOLE à l'Ouest est un projet structurant de transport et d'urbanisme à l'échelle régionale.

En termes d'aménagement urbain, le prolongement d'EOLE à l'Ouest vise notamment à :

- améliorer les échanges entre La Défense et le quartier central des affaires (« QCA »), d'une part, le secteur de l'OIN Mantes – Seine Aval ainsi que les secteurs les plus carencés en emplois de l'Est francilien, d'autre part, afin entre autres de faciliter l'accès aux pôles d'activité ;
- relier les pôles d'emploi du Nord-est parisien (La Plaine Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Evangile, Gare du Nord...) avec ceux de l'Ouest (« QCA », La Défense, Seine-Arche, Rueil-Malmaison, Versailles – Satory – Saint-Quentin en Yvelines...) ;
- créer une desserte interne au secteur élargie La Défense – Seine-Arche ;
- desservir le quartier des Batignolles.

En matière de transports, il s'agit notamment de :

- désaturer le RER A, le moderniser et en rationaliser la desserte dans sa partie Ouest ;
- désaturer le groupe V et moderniser la desserte de Mantes – Seine Aval ;
- étoffer la desserte d'EOLE dans sa partie Est ;
- désaturer le nœud de correspondance de Châtelet-Les Halles ;
- améliorer l'accès au pôle TGV des gares de Paris-Nord et Paris-Est ainsi qu'à Roissy ;
- mettre en évidence les potentialités d'un « hub » à La Défense, notamment pour le secteur Mantes – Seine Aval et pour les régions normandes.

Cette nouvelle infrastructure permet autour de certaines de ses stations de constituer ou renforcer des pôles urbains. Elle représente ainsi un levier de développement important pour les territoires divers qui polariseront une bonne part de la croissance urbaine des 20 prochaines années afin de lutter contre l'étalement urbain.

### **Article 3 : FINANCEMENT ET MAITRISE D'OUVRAGE**

L'Etat et la Région financent l'intégralité des études. Le STIF est le maître d'ouvrage du programme d'études du projet EOLE à l'Ouest, conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France

### **Article 4 : EVALUATION DES DEPENSES**

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention précisé à l'article 1 est évalué à 3 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2008.

### **Article 5 : FINANCEMENT**

#### **5-1 Engagement des financeurs**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études visées à l'article 1 selon le plan de financement détaillé au 5-2 ci-après.

#### **5-2 Plan de financement**

Le montant prévisionnel des dépenses évaluées à 3 millions d'euros sera comptabilisé au titre de la rubrique « RER EOLE à l'Ouest » de l'Article 4 du Contrat de Projets 2007-2013, « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun ». Son plan de financement est le suivant :

- 50% de subvention de l'Etat, soit 1,5 M€ ;
- 50% de subvention de la Région, soit 1,5 M€.

Ces crédits seront apportés aux maîtres d'ouvrage des différents éléments d'étude :

- le STIF pour l'assemblage global du DOCP et pour les études qu'il confiera à la RATP concernant les transports qu'elle exploite : estimation 1,5 M€ ;
- RFF et la SNCF pour les études directement liées à la contexture du RFN et de son exploitation, notamment en terme de conception des voies et gares nouvelles entre la Défense et la Folie : estimation 1,5 M€ dont 1 M€ pour RFF et 0,5 M€ pour la SNCF.

Globalement au titre du contrat de projets 2007-2013, l'Etat et la Région ont inscrit une enveloppe de 10 millions d'euros pour réaliser les études de prolongement du RER E à l'Ouest.

## **Article 6 : MODALITES DE PAIEMENT**

### **6-1 Modalités de demandes de versement**

Les demandes de versement aux financeurs découlent de l'avancement des études et des dépenses réalisées par le STIF. Ces demandes s'effectuent de façon au moins trimestrielle au regard de l'avancement des études.

Les demandes de versement seront établies par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

### **6-2 Modalités de mandatement**

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des études visées à l'article 1 sur présentation par le STIF d'un état des dépenses constatées et attesté par le comptable public.

Pour la Région Ile de France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le solde de la subvention sera versé au vu d'un bilan financier attesté par le comptable public.

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le compte n° 30081 75000 00002005079 21.

## **Article 7 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **7-1 Comptabilité de l'opération**

Le STIF s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures la comptabilité propre aux dépenses faisant l'objet de la présente convention.

Il s'engage en outre à faciliter le contrôle par l'Etat, par la Région, ou par toute personne habilitée à cet effet, 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. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

### **7-2 Information**

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter au financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

### **7-3 Comité de pilotage et contrôle des études par les services de l'Etat et de la Région**

Les études menées par le STIF dans le cadre de la présente convention sont placées sous l'autorité conjointe du préfet de la Région Ile de France et du président du Conseil Régional d'Ile de France au sein d'un comité décisionnel des financeurs.

Elles seront réalisées sous le contrôle des services de l'Etat, de la Région et du STIF par le biais du comité de pilotage, et des comités de suivi *ad hoc* définis en préambule. La DREIF s'assurera de la cohérence des études avec les projets d'aménagement des EPA concernés (EPAD, EPASA, EPAMSA). Tous les rapports d'études et de prestations leur seront notamment fournis. Les cahiers des charges de chacun des éléments de l'étude seront fournis au comité de pilotage préalablement à l'engagement de ces éléments.

Des comités techniques seront constitués avec un ou des représentants de chacune des parties pour analyser le contenu technique des offres préalablement au choix des prestataires.

Des réunions du comité de pilotage seront toujours organisées par le STIF préalablement à la présentation de résultats d'étude en commission de suivi réunissant les collectivités territoriales.

L'avis du comité décisionnel sera demandé par le STIF avant présentation pour approbation d'un document issu de ces études à son conseil.

Un état d'avancement régulier des études sera présenté au comité de pilotage LRNVS pour éviter toute incohérence entre les deux projets.

### **Article 8 : COMMUNICATION**

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de l'Etat, de la Région et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Les documents élaborés dans le cadre de cette convention, et notamment ceux liés à la concertation préalable, à la Commission Nationale du Débat Public et aux enquêtes publiques, porteront le logo des parties et feront l'objet d'une consultation des parties avant diffusion.

### **Article 9 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION**

La convention prend effet à compter de la signature des trois exemplaires originaux par l'ensemble des parties. Sa durée est de trois ans, prorogeable par tacite reconduction jusqu'à la fin du XIII<sup>ème</sup> CPER.

En cas de réévaluation du montant précisé à l'article 2, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

Etablie en trois exemplaires originaux.

## SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la dernière signature : le .../.../2008.

Le Préfet de la région Ile de France, Préfet de Paris <i>Date et signature</i>	Le Président du conseil régional d'Ile de France <i>Date et signature</i>	La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i>
Pierre MUTZ	Jean-Paul HUCHON	Sophie MOUGARD

Le directeur régional Ile de France de Réseau ferré de France <i>Date et signature</i>	Le directeur de Transilien SNCF <i>Date et signature</i>
Bernard CHAINEAUX	Thierry MIGNAUW

# Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## Délibération n° 2008/0132

Séance du 14 février 2008

### CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE TRANCHE FONCTIONNELLE A2+B2 A3c - TRAMWAY CHATILLON VELIZY VIROFLAY

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Plan Etat- Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la délibération n°2006/1164 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,
- VU** la délibération n°2007/952 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 12 décembre 2007,
- VU** le rapport n° 2008/0132,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 février 2008,

**CONSIDERANT** que la convention relative à la première tranche fonctionnelle A1+B1 de cette opération a été notifiée le 9 août 2007,

Après en avoir délibéré,

#### DECIDE

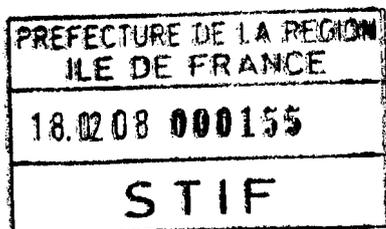
**ARTICLE 1:** la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle A2+B2, d'un montant de 270,83 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 avec :

- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- le département des Hauts-de-Seine,
- le département des Yvelines,
- la RATP,

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

**ARTICLE 2:** la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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



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

Jean-Paul BUCHON

**CONVENTION**

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

**A3C – CROIX DU SUD : CHATILLON – VELIZY – VIROFLAY**

Convention complémentaire

***Tranche fonctionnelle A2 + B2***

\* \* \*

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2. DESIGNATION, RESPONSABILITES, COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE</b>	<b>7</b>
2.1. LES MAITRES D'OUVRAGE	7
2.1.1. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine</i>	7
2.1.2. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines</i>	8
2.1.3. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la RATP</i>	8
2.2. LE MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	9
<b>ARTICLE 3. DECOMPOSITION DE L'OPERATION</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE LA PHASE A ET DE LA PHASE B – COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE</b>	<b>10</b>
5.1. PHASE A	10
5.1.1. <i>Estimation des dépenses</i>	10
5.1.2. <i>Base de comparaison des coûts</i>	10
5.1.3. <i>Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine</i>	10
5.1.4. <i>Coût d'objectif du Département des Yvelines</i>	10
5.1.5. <i>Coût d'objectif de la RATP</i>	10
5.2. PHASE B	11
5.2.1. <i>Estimation des dépenses</i>	11
5.2.2. <i>Base de comparaison des coûts</i>	11
5.2.3. <i>Coût d'objectif du Département des Yvelines</i>	11
5.2.4. <i>Coût d'objectif de la RATP</i>	11
5.2.5. <i>Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine</i>	11
<b>ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES</b>	<b>12</b>
6.1. PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE	12
6.2. PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DES YVELINES	12
6.3. PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA RATP	12
<b>ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2</b>	<b>13</b>
7.1. ENGAGEMENT DES FINANCEURS	13
7.2. PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2	13
7.3. AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	13
7.4. ENGAGEMENT DU STIF	13
<b>ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2</b>	<b>14</b>
8.1. ÉCHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME	14
8.2. ECHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE	14
8.3. AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS	14
<b>ARTICLE 9. BENEFICIAIRES ET MODALITES D'ATTRIBUTION DES CREDITS DE PAIEMENT</b>	<b>14</b>
9.1. CREDITS DE PAIEMENT	14
9.2. MANDATEMENT ET REGLEMENT	14
9.3. BENEFICIAIRES	15
<b>ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI</b>	<b>16</b>
11.1. COMPTABILITE DE L'OPERATION	16
11.2. INFORMATION	16
11.3. SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	16
11.4. INTERVENTION D'EXPERTS	17

<b>ARTICLE 12.</b>	<b>MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET</b>	<b>17</b>
<b>ARTICLE 13.</b>	<b>DEFINITION ET GESTION DES ECARTS</b>	<b>17</b>
13.1.	CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	17
13.2.	MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF	18
13.2.1.	<i>Dépassement du coût d'objectif</i>	18
13.2.2.	<i>Diminution du coût d'objectif</i>	18
13.3.	MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS	18
13.4.	CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF	19
<b>ARTICLE 14.</b>	<b>ACHEVEMENT DES TRAVAUX</b>	<b>19</b>
<b>ARTICLE 15.</b>	<b>BILAN</b>	<b>19</b>
15.1.	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER	19
15.2.	EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE	20
<b>ARTICLE 16.</b>	<b>PUBLICITE - COMMUNICATION</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 17.</b>	<b>MODIFICATION DE LA CONVENTION</b>	<b>21</b>
<b>ARTICLE 18.</b>	<b>RESILIATION DE LA CONVENTION</b>	<b>21</b>
<b>ARTICLE 19.</b>	<b>DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXES.....</b>		<b>23</b>

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

En premier lieu,

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

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

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

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

**Le Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération ..... du Conseil Général en date du .....

**La R.A.T.P.**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage et financeurs.

En troisième lieu,

**le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (S.T.I.F.)**, établissement public à caractère administratif dont le siège social est à Paris 7<sup>ème</sup>, 11 avenue de Villars, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée en vertu de la délibération du Conseil n° ..... 200,

Ci-après désigné par le STIF.

VU les Contrats de Plan et de Projet Etat - Région d'Ile de France 2000 - 2006 et 2007-2013 signés respectivement les 18 mai 2000 et 23 mars 2007,

VU la convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 21 juin 2005 par le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine et par le Président du Conseil Général des Yvelines et le 26 avril 2005 par la Présidente Directrice Générale de la RATP,

VU l'avant-projet de l'opération « Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines, la RATP et le STIF relative la première tranche TFA1+B1 de l'opération A3c Croix du Sud Chatillon Vélizy Viroflay, notifiée le 9 août 2007,

VU l'avant-projet complémentaire relatif à la section souterraine de l'opération « Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay » approuvé par le Conseil du STIF le 12 décembre 2007,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

## PREAMBULE

L'opération intitulée « A3c – Croix du Sud : Châtillon – Vélizy – Viroflay » est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de **205,80 M€ HT** (CE 01/ 2000) soit **256,78 M€ HT** (CE 01/2006).

Ce projet, qui favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile, répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile de France. La réalisation de la liaison Châtillon-Vélizy-Viroflay est intégrée dans le projet global de la « Croix du Sud ».

Le projet consiste en la création d'une ligne nouvelle de tramway guidé sur pneus reliant Châtillon dans le département des Hauts-de-Seine à Viroflay dans celui des Yvelines. Cette ligne s'étend sur 14 km dont 1,6 km en souterrain sous la forêt domaniale de Meudon et Viroflay, et le reste en surface, principalement sur le réseau viaire départemental (RD 906, RD 406 et RD 987 dans les Hauts-de-Seine, RD 57 et RD 53 dans les Yvelines). Elle comporte 21 stations dont 2 souterraines.

Les communes physiquement concernées par ce projet sont Malakoff, Montrouge, Châtillon, Fontenay-aux-Roses, Clamart et Meudon pour les Hauts-de-Seine, Vélizy-Villacoublay et Viroflay pour les Yvelines.

Le montant total de l'opération sur la base de l'avant-projet visé ci-dessus était estimé à **391,83 M€ HT** (CE 01/2006).

Dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle A1+B1, ce coût global se répartissait comme suit<sup>1</sup> :

- Etat :	61,63 M€ soit 15,73 %
- Région :	156,73 M€ soit 40,00 %
- Département 92	78,37 M€ soit 20,00 %
- Département 78	54,02 M€ soit 13,79 %
- RATP (prêts bonifiés de la Région)	41,08 M€ soit 10,49 %

pour le montant total de 391,83 M€ (CE 01/2006).

Cette répartition a évolué pour tenir compte :

- des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projet Etat-Région Ile-de-France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche TF A1 + B1 : 3,36 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.
- de la réduction du coût d'objectif de l'opération qui a été ramené en décembre 2007 à **381,70 M€ HT** (CE 01/2006).
- de transferts de maîtrises d'ouvrage (multitubulaires entre les postes de redressement et la ligne, massifs de signalisation tramway, nez de quai, réalisation des puits de terre) de la RATP vers le Département des Hauts-de-Seine.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit :

- Etat :	61,62 M€ soit 16,14 %
- Région :	189,40 M€ soit 49,62 %
- Département 92	75,83 M€ soit 19,87 %
- Département 78	51,49 M€ soit 13,49 %
- RATP (prêts bonifiés de la Région)	3,36 M€ soit 0,88 %

pour le montant total de 381,70 M€ (CE 01/2006).

<sup>1</sup> En fait, les financeurs s'étaient engagés à minima à financer l'opération à hauteur de leurs engagements actualisés dans le cadre des contrats de Plan et de Projets.

Exprimés aux conditions économiques de janvier 2006, ces engagements s'élevaient à 283,79 M€ et se répartissaient comme suit :

- Etat :	61,63 M€
- Région :	102,71 M€
- Département 92	51,36 M€
- Département 78	27,01 M€
- RATP (prêts bonifiés de la Région)	41,08 M€

Par ailleurs, la Région, le Département des Hauts-de-Seine et le Département des Yvelines se sont engagés à apporter le complément de financement nécessaire à la réalisation de l'opération dans son ensemble, respectivement 50%, 25% et 25% de la part non financée pour atteindre le coût d'objectif de 391,83 M€.

L'opération se décompose en deux phases dont les mises en service seront échelonnées :

- la phase A : section de surface, depuis le terminus de Châtillon jusqu'au carrefour du Jumelage (inclus) situé à Vélizy,
- la phase B : section souterraine, depuis le carrefour du Jumelage (exclu) jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite.

L'avant-projet ne comprend pas cependant les correspondances directes entre le tramway et les gares SNCF de Viroflay, dont le coût, évalué à ce jour à **10 M€ HT** environ (CE 01/2006), devra faire l'objet d'un dossier spécifique ; la compatibilité du projet actuel avec ces correspondances a été néanmoins prise en compte.

La phase A, d'un montant global de **268,99 M€ HT** (CE 01/2006) fait l'objet du plan de financement suivant :

		CE 01/2006
<b>Phase A</b>	Subvention de la Région Ile-de-France	129,44 M€
	Subvention de l'Etat	61,63 M€
	Participation du Département des Hauts-de-Seine	64,72 M€
	Participation du Département des Yvelines	11,11 M€
	Prêt de la Région Ile-de-France à la RATP	2,09 M€
	<b>Montant total de la phase A</b>	<b>268,99 M€</b>

La phase B d'un montant global de **112,71 M€ HT** (CE 01/2006) fait l'objet du plan de financement suivant :

		CE 01/2006
<b>Phase B</b>	Subvention de la Région Ile-de-France	59,95 M€
	Subvention de l'Etat	
	Participation du Département des Hauts-de-Seine	11,11 M€
	Participation du Département des Yvelines	40,38 M€
	Prêt de la Région Ile-de-France à la RATP	1,27 M€
	<b>Montant total de la phase B</b>	<b>112,71 M€</b>

Une première convention de financement, notifiée le 9 août 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle TFA1+B1 de l'opération pour un montant de 32,54 M€ (CE 01/2006).

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle TFA2+B2.

L'article 10 de la convention de la tranche fonctionnelle TFA1+B1, prévoyait une réunion du comité de suivi préalablement à l'engagement des autres tranches fonctionnelles ; cette réunion s'est tenue le 19 octobre 2007.

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « A3c - Croix du Sud : Châtillon – Vélizy – Viroflay ».

La présente convention fixe :

- le coût d'objectif des phases A et B sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage sur son périmètre, tel que défini dans l'avant-projet,
- les engagements des financeurs sur la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération : la tranche fonctionnelle A2 + B2 constituée par des études, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des travaux d'aménagement, d'infrastructure et du système de transport pour chacune des deux phases A et B.

Les tranches fonctionnelles suivantes feront l'objet de conventions complémentaires entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF, déclenchées suivant les modalités de l'article 10.

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

«A3c - Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay –»

## **ARTICLE 2. DESIGNATION, RESPONSABILITES, COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **2.1. Les Maîtres d'ouvrage**

Par sa décision n°7541 du 10 octobre 2002, approuvant le schéma de principe, le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage de l'opération :

- le Département des Hauts-de-Seine et le Département des Yvelines pour les infrastructures,
- la RATP pour le système de transport et l'exploitation du tramway.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception, tel que défini dans le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 4 et du coût d'objectif défini à l'article 5,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8.

Les opérations communes, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou trois des partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais d'élaboration de dossier, de reprographie, de communication.

La convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage visée ci-dessus et relative aux modalités de pilotage du projet précise les périmètres opérationnels de chaque maître d'ouvrage.

#### *2.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine*

Sur son territoire, le Département des Hauts-de-Seine assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Aménagements urbains et de voirie :
  - la mise en sécurité de la plate-forme au droit des anciennes carrières souterraines,
  - l'assainissement sous voiries,
  - les voiries (chaussées, carrefours, traversées piétonnes...),
  - les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),

- les équipements d'exploitation (signalisation lumineuse tricolore sur voirie pour la circulation ...),
  - l'éclairage public,
  - les aménagements paysagers (espaces verts et plantations),
  - la signalisation routière verticale et horizontale,
  - le jalonnement directionnel,
  - les arrêts autobus,
  - le stationnement des autobus,
  - La coordination de la déviation des réseaux concessionnaires et autres occupants concernés par le projet
- Infrastructure du système de transport :
- la plate-forme tramway de la ligne, y compris tous les objets contenus dans cette plate-forme (de type multitubulaire, fourreaux, assainissement de plate-forme...) mais hors système de guidage,
  - le génie civil des stations aériennes (y compris les fondations des mobiliers et équipements liés au fonctionnement de chacune des stations) et les massifs de fondation des mâts porte LAC,
  - l'adaptation de l'ouvrage d'art de franchissement de la RD 2 à Clamart, hors équipements du système de transport (installés par la RATP),
  - l'assainissement des ouvrages ci-dessus et leur raccordement à l'assainissement de la voirie.

### *2.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines*

Sur son territoire, le Département des Yvelines assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Aménagements urbains et de voirie
  - l'assainissement sous voiries,
  - les voiries (chaussées, carrefours, traversées piétonnes...),
  - les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
  - les équipements d'exploitation (signalisation lumineuse tricolore sur voirie pour la circulation ...),
  - l'éclairage public,
  - les aménagements paysagers (espaces verts et plantations),
  - la signalisation routière verticale et horizontale,
  - le jalonnement directionnel,
  - les arrêts autobus,
  - le stationnement des autobus,
  - La coordination de la déviation des réseaux concessionnaires et autres occupants concernés par le projet.
- Infrastructure du système de transport
  - la plate-forme tramway de la ligne, y compris tous les objets contenus dans cette plate-forme (de type multitubulaire, fourreaux, assainissement de plate-forme...) mais hors système de guidage,
  - le génie civil des stations aériennes (y compris les fondations des mobiliers et équipements liés au fonctionnement de chacune des stations), des gares souterraines et les massifs de fondation des mâts porte LAC,
  - les ouvrages d'art hors équipements du système de transport (installés par la RATP) : passage supérieur, pont, passage inférieur et ses ouvrages d'accès (tranchée couverte et trémie), tunnel (y compris sa trémie d'accès),
  - l'assainissement des ouvrages ci-dessus et leur raccordement à l'assainissement de la voirie.

### *2.1.3. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la RATP*

- Système de transport (hors infrastructure)
  - les superstructures du système de transport : aménagement du tunnel et des stations souterraines (revêtements et équipements, y compris sécurité incendie, évacuation, désenfumage, etc...), locaux en ligne, auxiliaires en ligne, mobilier des stations,
  - le guidage (rail, appareils de voie),
  - l'assainissement des ouvrages ci-dessus,
  - l'alimentation et la distribution d'énergie traction et auxiliaire (y compris les postes de redressement électriques, PR, les mâts porte-LAC et la Ligne Aérienne de Contact, LAC),
  - les systèmes de commande et de communication du tramway (transmissions, systèmes d'exploitation, signalisation),
  - le site de remisage et de maintenance, y compris les travaux de libération de l'emprise,

- mise à disposition au niveau des contrôleurs de carrefour des signaux de détection amont et aval des tramways,
- achat du matériel roulant.

## **2.2. Le Maître d'ouvrage coordinateur**

Conformément à la convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet, le Département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage coordinateur.

La convention de partenariat entre les maîtres d'ouvrage visée ci-dessus et relative aux modalités de pilotage du projet précise le rôle du maître d'ouvrage coordinateur.

Ses missions sont les suivantes :

- être le rapporteur des maîtres d'ouvrage devant le comité de suivi du projet prévu à l'article 10 et faire la synthèse des rapports de différents maîtres d'ouvrage, en particulier pour le suivi comptable,
- animer et assurer le secrétariat des instances de pilotage de la maîtrise d'ouvrage multiple : réunion des représentants des maîtres d'ouvrage, réunions des chefs de projet,
- conduire les procédures administratives communes au projet, dont l'enquête publique, le montage de l'AVP administratif pour le Conseil du STIF, la mise au point de la convention de financement...
- produire le point d'avancement du projet (gestion des délais du projet),
- assurer la coordination générale des OPC des maîtres d'ouvrage,
- gérer les coûts du projet : réalisation des tableaux de bord transversaux et gestion des dépenses communes,
- assurer la coordination générale des maîtrises d'oeuvre coordonnatrices des deux Départements,
- piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 16.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

## **ARTICLE 3. DECOMPOSITION DE L'OPERATION**

Comme précisé en préambule, l'opération se décompose en deux phases dont les mises en service seront échelonnées :

- la phase A : section de surface, depuis le terminus de Châtillon jusqu'au carrefour du jumelage (inclus) situé à Vélizy,
- la phase B : section souterraine, depuis le carrefour du jumelage (exclu) jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite.

La deuxième tranche fonctionnelle « A2 + B2 » permet d'assurer l'engagement et le financement de la poursuite des études, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, ainsi que le lancement et la réalisation de travaux d'aménagement, d'infrastructure et du système de transport.

## **ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION**

A compter de la notification de la présente convention et sous réserve de la mise en place des financements correspondants, la durée prévisionnelle de réalisation des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée, selon le calendrier annexé :

- à 41 mois pour la phase A (section de surface)<sup>1</sup>,
- à 50 mois pour la phase B (section souterraine).

Le calendrier prévisionnel de l'ensemble de l'opération est joint en annexe 2. Il n'a pas de valeur contractuelle. Il suppose le respect des principales hypothèses de construction arrêtées lors de l'avant projet par les maîtres d'ouvrage.

<sup>1</sup> Mise en service progressive conformément à ce qui est prévu dans l'avant projet

## ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE LA PHASE A ET DE LA PHASE B – COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

### 5.1. Phase A

#### 5.1.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la phase A sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **268,99 M€ HT**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

#### 5.1.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1<sup>er</sup> janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

#### 5.1.3. Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine

Le coût d'objectif de la phase A placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine est fixé à **112,85 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	18,27 M€
Travaux	75,16 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	7,50 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	5,78 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage et dépenses communes	3,09 M€ HT
Coordination des maîtrises d'ouvrage	1,92 M€ HT
Communication	1,13 M€ HT
	<b>112,85 M€ HT</b>

#### 5.1.4. Coût d'objectif du Département des Yvelines

Le coût d'objectif de la phase A placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines est fixé à **74,06 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	13,31 M€
Travaux	47,32 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	5,60 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	4,00 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage et dépenses communes	3,14 M€ HT
Communication	0,69 M€ HT
	<b>74,06 M€ HT</b>

#### 5.1.5. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de la phase A placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **82,08 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	1,46 M€
Travaux	40,47 M€ HT
Site de maintenance et de remisage	18,86 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	7,57 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	10,53 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage (yc communicat°), dépenses communes	3,19 M€ HT
	<b>82,08 M€ HT</b>

## 5.2. Phase B

### 5.2.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la phase B sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **112,71 M€ HT**.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

### 5.2.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1<sup>er</sup> janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

### 5.2.3. Coût d'objectif du Département des Yvelines

Le coût d'objectif de la phase B placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines est fixé à **85,80 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	1,21 M€
Travaux	61,50 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	12,30 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	5,50 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage et dépenses communes	4,33 M€ HT
Communication	<u>0,95 M€ HT</u>
	<b>85,80 M€ HT</b>

### 5.2.4. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de la phase B placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **26,09 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Acquisitions foncières	0,54 M€
Travaux	20,46 M€ HT
Provision pour aléas et imprévus	1,89 M€ HT
Maîtrise d'œuvre	2,39 M€ HT
Maîtrise d'ouvrage (yc communicat°), dépenses communes	<u>0,80 M€ HT</u>
	<b>26,09 M€ HT</b>

### 5.2.5. Coût d'objectif du Département des Hauts-de-Seine

Le coût d'objectif de la phase B placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine est fixé à **0,82 M€ HT** (CE 01/2006), répartis comme suit :

Coordination des maîtrises d'ouvrage	<u>0,82 M€ HT</u>
	<b>0,82 M€ HT</b>

## ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est décomposée en plusieurs tranches fonctionnelles ;  
La première est la tranche fonctionnelle A1 + B1 d'un montant de 32,54 M€ (CE 01/06) qui correspond au financement des études, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires .

La tranche fonctionnelle A2 + B2 permet La poursuite des phases A et B et comprend :

- des dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage,
- la poursuite des acquisitions foncières,
- la poursuite des travaux préparatoires (démolitions, confortement du sous-sol et opérations connexes ou participation aux déplacements de réseaux),
- une partie des travaux d'aménagement et d'infrastructure,
- une partie des travaux du système de transport.

### 6.1. Part de la tranche fonctionnelle A2 + B2 sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine

	CE (01/2006)
Tranche A2	78,24 M€ HT
- Acquisitions foncières	13,18 M€
- Travaux préparatoires	0,90 M€ HT
- Travaux d'infrastructures (secteur 1 et 2)	58,89 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et coordination (secteurs 1 et 2)	5,27 M€ HT
Tranche B2	0,82 M€ HT
- Coordination des maîtrises d'ouvrage	0,82 M€ HT
<b>Total tranche fonctionnelle A2 + B2</b>	<b>79,06 M€ HT</b>

### 6.2. Part de la tranche fonctionnelle A2 + B2 sous maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines

	CE (01/2006)
Tranche A2	39,91 M€ HT
- Acquisitions foncières	5,12 M€
- Travaux préparatoires	3,20 M€ HT
- Travaux d'infrastructures (secteur 2)	18,13 M€ HT
- Travaux ouvrages d'art	10,06 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	3,40 M€ HT
Tranche B2	78,76 M€ HT
- Gros œuvre tunnel et stations souterraines	73,80 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	4,96 M€ HT
<b>Total tranche fonctionnelle A2 + B2</b>	<b>118,67 M€ HT</b>

### 6.3. Part de la tranche fonctionnelle A2 + B2 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP

	CE (01/2006)
Tranche A2	49,81 M€ HT
- Travaux guidage pour le site de maintenance et de remisage	2,12 M€ HT
- Travaux guidage pour la ligne	13,52 M€ HT
- Travaux ligne (hors guidage)	25,53 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	8,64 M€ HT
Tranche B2	23,29 M€ HT
- Travaux second œuvre et équipements	22,90 M€ HT
- Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	0,39 M€ HT
<b>Total tranche fonctionnelle A2 + B2</b>	<b>73,10 M€ HT</b>

## ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2

### 7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **270,83 M€** (CE 01/2006) pour la tranche fonctionnelle A2 + B2.

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer cette tranche, selon le plan de financement présenté ci-après et dans la limite de l'article 13.4.

### 7.2. Plan de financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2

De la décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2 figurant en annexe 6, il résulte le tableau de synthèse ci-après :

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs			
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78
Maîtres d'ouvrage	Tranche A2 + B2	Dép. 92	79,06 M€ HT	20,26 M€	58,80 M€	
			100,00 %	25,62 %	74,38 %	
	Dép. 78	118,67 M€ HT	60,33 M€	9,84 M€	48,50 M€	
		100,00 %	50,84 %	8,29 %	40,87 %	
	RATP	73,10 M€ HT	13,69 M€	59,41 M€		
		100,00 %	18,72 %	81,28 %		
<b>Total TF A2 + B2</b>		<b>270,83 M€ HT</b>	<b>13,69 M€</b>	<b>140,00 M€</b>	<b>68,64 M€</b>	<b>48,50 M€</b>

### 7.3. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'article 9, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

### 7.4. Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 7.4 de la convention de financement TFA1+B1, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre des phases A et B de ce projet s'établit à 3,36 M€ HT (CE du 1<sup>er</sup> janvier 2006) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué au préambule de cette convention.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret N° 59-157 du 7 Janvier 1959, communément appelée "contrat STIF-RATP". A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite du montant rappelé ci-dessus.

## **ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE A2 + B2**

### **8.1. Échéancier des autorisations de programme**

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

### **8.2. Echéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage**

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 7. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 8.3.

### **8.3. Ajustement des échéanciers**

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 10 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés en utilisant un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2006) : indice TP 01 pour l'année 2006 puis 3 % par an pour les années suivantes.

## **ARTICLE 9. BENEFICIAIRES ET MODALITES D'ATTRIBUTION DES CREDITS DE PAIEMENT**

### **9.1. Crédits de paiement**

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées et, pour la Région d'Ile-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces crédits.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

### **9.2. Mandatement et règlement**

Les règlements dus au maître d'ouvrage sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des demandes de versement (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

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

Dans l'hypothèse où les demandes de versement de subvention du maître d'ouvrage seraient, en euros courants, d'un montant supérieur au montant inscrit dans l'échéancier prévisionnel remis par le maître d'ouvrage au dernier comité de suivi ou au plus tard au 1er juillet de l'année en cours, les financeurs n'encourraient pas d'intérêts moratoires sur la partie d'excédents non prévus, pendant 6 mois.

### 9.3. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

#### **Département des Hauts-de-Seine**

sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Hauts-de-Seine, Banque de France, Nanterre, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001  
Code guichet : 00936  
N° compte : D920000000  
Clé : 03

#### **Département des Yvelines**

sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Yvelines, Banque de France, Versailles, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001  
Code guichet : 00866  
N° compte : C7850000000  
Clé : 67

#### **RATP**

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

Code banque : 31489  
Code guichet : 00010  
N° compte : 00 198 757 753  
Clé : 47

### **ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION**

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

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 12 ou sur demande d'un signataire.

Le comité de suivi doit se réunir préalablement à l'engagement de la ou des autres tranches fonctionnelles. Leur lancement fera l'objet d'un accord de tous les financeurs et de la signature de conventions de financement complémentaires

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

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un rapport sur l'avancement de l'opération sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce rapport est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

Le rapport et l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur sont transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Les informations communiquées sont les suivantes :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du rapport,
- un état comparatif entre, d'une part, le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, d'autre part, le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres réalisés par rapport aux estimations prévisionnelles des maîtres d'ouvrage,

- la liste des principaux marchés à venir,
- le point sur le traitement des problèmes rencontrés qui pourraient engendrer une modification des coûts et des délais, et l'indication des réclamations et d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5 pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses. Ces prévisions couvrent la totalité de la période de l'opération. Elles sont établies en euros courants et en euros constants aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

## **ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **11.1. Comptabilité de l'opération**

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

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

### **11.2. Information**

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

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

### **11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de Projets Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.1.3 à 5.1.5, 5.2.3 à 5.2.5, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

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

Par ailleurs, complémentaires aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

#### **11.4. Intervention d'experts**

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

#### **ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais prévus à l'article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5 de la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

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

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-projet Modificatif. Cet Avant-projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

#### **ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

##### **13.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Economiques de l'avant-projet, selon les modalités des articles 5.1.1, 5.1.2, 5.2.1 et 5.2.2.

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

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

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

Si le dépassement du coût d'objectif a pour origine une augmentation importante des dépenses communes, les pénalités à mettre en œuvre feront l'objet d'une décision en comité de suivi.

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

### **13.2. Modalités de modification du coût d'objectif**

#### *13.2.1. Dépassement du coût d'objectif*

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 5 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage concerné.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 13.4.

#### *13.2.2. Diminution du coût d'objectif*

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

### **13.3. Modalités de modification des délais**

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera

notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage concerné transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

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

#### **13.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif**

Si le dépassement du coût d'objectif ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif, sans pouvoir dépasser 15% des frais de maîtrise d'ouvrage. Les subventions sont réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif, sans pouvoir dépasser 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage. Les subventions sont augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'article 10.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au Comité de suivi qui proposera le montant de dépassement imputable au maître d'ouvrage concerné. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

### **ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater la conformité de la nouvelle infrastructure de transports par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

### **ARTICLE 15. BILAN**

#### **15.1. Bilan physique et financier**

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 5, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre la comparaison entre le coût d'objectif et les dépenses, poste par poste, au conditions économiques de janvier 2006.

Ce bilan comportera, pour chaque maître d'ouvrage, notamment :

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

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

## **15.2. Evaluation économique, sociale et environnementale**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération « Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF.

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

Ce bilan sera réalisé en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

## **ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION**

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

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication sera associé au choix du prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou d'une information sur leur participation au financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

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

## **ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 12, fait l'objet d'un avenant.

## **ARTICLE 18. RESILIATION DE LA CONVENTION**

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

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

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

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

## **ARTICLE 19. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

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

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 15,
- versement de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage.

Fait en SIX exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris  Pierre MUTZ	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France  Jean-Paul HUCHON
La Directrice Générale du STIF  Sophie MOUGARD	Le Président du Conseil Général des Hauts de Seine  Patrick DEVEDJIAN
Le Président du Conseil Général des Yvelines  Pierre BEDIER	Le Président Directeur Général de la RATP  Pierre MONGIN

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigrammes nominatifs**

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération**

**Annexe 3 : Plan de financement de la phase A**

**Annexe 4 : Plan de financement de la phase B**

**Annexe 5 : Plan de financement de l'opération (phase A + phase B)**

**Annexe 6 : Décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2**

**Annexe 7 : Échéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle A2 + B2**

**Annexe 8 : Rappel : Plan de financement de la tranche A1 + B1**

## Annexe 1 : organigrammes nominatifs

### ORGANIGRAMME NOMINATIF

*Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay*

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

#### Maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Hauts-de-Seine

Maître d'ouvrage :  
Représentant du Maître d'ouvrage :  
Chef de Projet :

M. Patrick DEVEDJIAN, Président du Conseil Général  
Mme Martine ROMÉLOT, Directeur des Infrastructures de Transports  
Mme Michèle CHEVRANT-BRETON

#### Maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Yvelines

Maître d'ouvrage :  
Représentant du Maître d'ouvrage :  
Chef de Projet :

M. Pierre BEDIER, Président du Conseil Général  
M. Roland JULLIENNE, Directeur des Routes et des Transports, représenté par M. Pascal TABO,  
Sous-Directeur en charge des Grands Travaux  
M. Frédéric GHOULMIÉ

#### Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage :  
Représentant du Maître d'ouvrage :  
Chef de Projet :

M. Pierre MONGIN, Président Directeur Général de la RATP  
M. Jean-Louis STAUFFERT, Directeur de l'Agence de Développement Territorial des Hauts-de-Seine  
M. Nicolas BASTARD

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération (conforme aux avant-projets approuvés par le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile de France)

	2005				2006				2007				2008				2009				2010				2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>PROCÉDURES</b>																																
Utilité publique	DUP																															
Avant-projets administratifs	Conseil STIF AVPA → Conseil STIF AVP compl. → Notif. A1+E1 → A2 et B2 → Notif. A3 et B3																															
Conventions de financement	Dossiers jalons → Approbat* DPS → Dossiers jalons																															
Dossiers de sécurité	DS surface → DS souterrain																															
<b>LIBERATION DES EMPRISES - RESEAUX</b>																																
Acquisit° foncières - Libérat° des emprises	Ordonnances expro.																															
Adaptations réseaux 92	Recensement - Analyse impact → Etudes - Synth. - ACT → Travaux																															
Adaptations réseaux 78 (section surface)	Recensement → Etudes - Synth. - ACT → Travaux																															
Adaptations réseaux 78 (section souterraine)	Rec° → Etudes + ACT → Travaux																															
<b>INFRASTRUCTURES</b>																																
Aménagement voirie et génie civil tramway 92	AVP → PRO → ACT → Travaux																															
Aménagement voirie et génie civil tramway 78	AVP → PRO → ACT → Travaux																															
Ouvrages d'art 78	AVP → PRO → ACT → Travaux																															
Gros oeuvre tunnel et stations souterraines	ESQ - APS - APD → PRO → ACT → Travaux																															
<b>SYSTEME DE TRANSPORT</b>																																
Site de maintenance et de remisage	APS - APD → PRO → ACT → Travaux → Mise à dispo. partielle du site																															
Postes de redressement	APS - APD → PRO → ACT → Travaux																															
Ligne - Système - Stations (section surface)	APS - AVP → PRO → ACT → Travaux																															
2nd oeuvre et équipements (sect° souterraine)	APD - PRO → ACT → Travaux → Livr. 1° rame																															
Matériel roulant	Notif. marché → Mise en service progressive surface → Mise en service souterrain																															
Essais système - Mise en service																																

### Annexe 3 : Plan de financement de la phase A

Comme indiqué dans le préambule, ce plan de financement a évolué par rapport à celui qui figurait dans la convention relative à la tranche fonctionnelle A1 + B1.

Le plan de financement de la phase A aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Coûts d'objectifs	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maîtres d'ouvrage	Dép. 92	<b>112,85 M€ HT</b>	9,31 M€	38,82 M€	64,72 M€		
		100,00 %	8,25 %	34,39 %	57,36 %		
	Dép. 78	<b>74,06 M€ HT</b>	8,55 M€	54,40 M€		11,11 M€	
		100,00 %	11,55 %	73,45 %		15,00 %	
	RATP	<b>82,08 M€ HT</b>	43,76 M€	36,23 M€			2,09 M€
		100,00 %	53,31 %	44,14 %			2,55 %
<b>Total</b>	<b>268,99 M€ HT</b>	<b>61,62 M€</b>	<b>129,45 M€</b>	<b>64,72 M€</b>	<b>11,11 M€</b>	<b>2,09 M€</b>	
	<b>100,00 %</b>	<b>22,91 %</b>	<b>48,12 %</b>	<b>24,06 %</b>	<b>4,13 %</b>	<b>0,78 %</b>	

La RATP et les Départements contribuent uniquement au financement de leur propre coût d'objectif.

La participation de la RATP au financement de la phase A (et de la phase B) est égale à sa contribution au titre de la tranche fonctionnelle A1 + B1.

La contribution du Département des Yvelines est fixée à 15% de son coût objectif en phase A.

La contribution du Département des Hauts-de-Seine est égale au montant de sa contribution (phase A + phase B) diminué du montant de la participation des Yvelines

La contribution de l'Etat est celle figurant dans le préambule.

La contribution de la Région est obtenue par déduction des autres financements au coût d'objectif la phase A.

La ventilation précise des crédits par financeur et par maîtrise d'ouvrage est susceptible d'évolution lors de la mise au point ultérieure des conventions de financement complémentaires, sans modification du plan de financement global.

#### Annexe 4 : Plan de financement de la phase B

Comme indiqué dans le préambule, ce plan de financement a évolué par rapport à celui qui figurait dans la convention relative à la tranche fonctionnelle A1 + B1.

Le plan de financement de la phase B aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép.92	Dép.78	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maîtres d'ouvrage	Dép. 92	0,82 M€ HT			0,82 M€		
		100,00 %			100,00 %		
	Dép. 78	85,80 M€ HT		35,13 M€	10,29 M€	40,38 M€	
		100,00 %		40,94 %	11,99 %	47,06 %	
	RATP	26,09 M€ HT		24,82 M€			1,27 M€
		100,00 %		95,13 %			4,87 %
	Total	112,71 M€ HT		59,95 M€	11,11 M€	40,38 M€	1,27 M€
		100,00 %		53,19 %	9,86 %	35,83 %	1,13 %

Pour la phase B et sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, la contribution financière du Département des Hauts-de-Seine, au périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Yvelines, est forfaitaire et actualisable.

## Annexe 5 : Plan de financement de l'opération (phase A + phase B)

Comme indiqué dans le préambule, ce plan de financement a évolué par rapport à celui qui figurait dans la convention relative à la tranche fonctionnelle A1 + B1.

Le plan de financement de l'opération aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est le suivant :

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép.92	Dép.78	RATP (prêts bonifiés de la Région)
Maîtres d'ouvrage	Dép. 92	113,67 M€ HT	9,31 M€	38,82 M€	65,54 M€		
		100,00 %	8,19 %	34,14 %	57,66 %		
	Dép. 78	159,86 M€ HT	8,55 M€	89,53 M€	10,29 M€	51,49 M€	
		100,00 %	5,35 %	56,00 %	6,44 %	32,21 %	
	RATP	108,17 M€ HT	43,76 M€	61,05 M€			3,36 M€
		100,00 %	40,45 %	56,44 %			3,11 %
<b>Total</b>	<b>381,70 M€ HT</b>	<b>61,62 M€</b>	<b>189,40 M€</b>	<b>75,83 M€</b>	<b>51,49 M€</b>	<b>3,36 M€</b>	
	100,00 %	16,14 %	49,62 %	19,87 %	13,49 %	0,88 %	

La ventilation précise des crédits par financeur et par maîtrise d'ouvrage est susceptible d'évolution lors de la mise au point ultérieure des conventions de financement complémentaires, sans modification du plan de financement global.

## Annexe 6 : Décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A2 + B2

Ce tableau est bâti à partir des plans de financement des phases A et B figurant en annexes 3 et 4.

		Coûts d'objectifs (CE 01/06)	Financeurs				
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78	
Maîtres d'ouvrage	Tranche A2	Dép. 92	78,24 M€ HT		20,26 M€	57,98 M€	
			100,00 %		25,89 %	74,10 %	
		Dép. 78	39,91 M€ HT		29,92 M€		9,99 M€
			100,00 %		74,97 %		25,03 %
		RATP	49,81 M€ HT	13,69 M€	36,12 M€		
			100,00 %	27,48 %	72,52 %		
	Tranche B2	Dép. 92	0,82 M€ HT			0,82 M€	
			100,00 %			100,00 %	
		Dép. 78	78,76 M€ HT		30,41 M€	9,84 M€	38,51 M€
			100,00 %		38,61 %	12,49 %	48,90 %
		RATP	23,29 M€ HT		23,29 M€		
			100,00 %		100,00 %		
<b>Total TF A2+B2</b>		<b>270,83 M€ HT</b>	<b>13,69 M€</b>	<b>140,00 M€</b>	<b>68,64 M€</b>	<b>48,50 M€</b>	

Annexe 7 : Echéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle A2+ B2

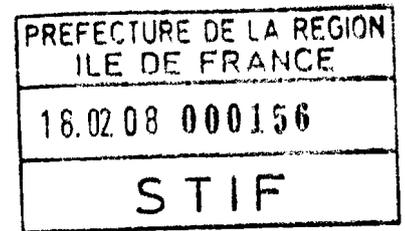
Dépenses	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
<b>MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT 92</b>						
M€ HT CE 01/2006	7,33	25,00	26,50	20,23	0,00	79,06
M€ HT courants *	8,10	28,45	31,06	24,43	0,00	92,04
<b>État</b>						
Région	2,08	7,29	7,96	6,26	0,00	23,59
Département 92	6,02	21,16	23,10	18,17	0,00	68,45
Département 78						
M€ HT courants *						
<b>MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT 78</b>						
M€ HT CE 01/2006	9,45	42,80	38,80	27,62	0,00	118,67
M€ HT courants *	10,44	48,71	45,48	33,35	0,00	137,98
<b>État</b>						
Région	5,31	24,76	23,12	16,95	0,00	70,14
Département 92	0,87	4,04	3,77	2,76	0,00	11,44
Département 78	4,27	19,91	18,59	13,63	0,00	56,40
M€ HT courants *						
<b>MAITRISE D'OUVRAGE RATP</b>						
M€ HT CE 01/2006	1,39	19,00	28,72	22,95	1,04	73,10
M€ HT courants *	1,54	21,62	33,66	27,71	1,29	85,82
<b>État</b>						
Région	0,29	4,05	6,30	5,19	0,24	16,07
Région	1,25	17,57	27,36	22,52	1,05	69,75
Département 92						
Département 78						
M€ HT courants *						
* L'actualisation est effectuée à l'aide de l'indice TP 01 en 2006, puis sur la base d'un taux de 3 % par an.						

## Annexe 8 – Rappel : Plan de financement de la tranche fonctionnelle A1 + B1

De la décomposition du financement de la tranche fonctionnelle A1 + B1 résulte le tableau de synthèse ci-après :

		Coûts d'objectifs	Financeurs					
			Etat	Région IdF	Dép. 92	Dép. 78	RATP (prêts bonifiés de la Région)	
Maîtres d'ouvrage	Tranche A1 + B1	Dép. 92	12,00 M€ HT	0,76 M€	4,50 M€	6,74 M€		
			100,00 %	6,33 %	37,50 %	56,17 %		
	Dép. 78	11,20 M€ HT		7,76 M€	0,45 M€	2,99 M€		
		100,00 %		69,28 %	4,02 %	26,70 %		
	RATP	9,34 M€ HT	4,34 M€	1,64 M€			3,36 M€	
		100,00 %	46,47 %	17,56 %			35,97 %	
<b>Total TF A1 + B1</b>		<b>32,54 M€ HT</b>	<b>5,10 M€</b>	<b>13,90 M€</b>	<b>7,19 M€</b>	<b>2,99 M€</b>	<b>3,36 M€</b>	

Les prêts attribués par la Région Ile-de-France sont régis par les dispositions des conventions générales signées entre la Région et la RATP et la loi sur les établissements bancaires.



**CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE  
TRANCHE FONCTIONNELLE T2  
TRAMWAY VILLEJUIF – ATHIS MONS PUIS JUVISY-SUR-ORGE  
Première phase : Villejuif – Athis-Mons**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la délibération n°2006/1168 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,
- VU** le rapport n° 2008/0133,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 6 février 2008,

**CONSIDERANT** que la convention de financement relative à la première tranche fonctionnelle T 1 de cette opération a été notifiée le 4 septembre 2007,

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle T2, d'un montant de 41,979 M€ aux conditions économiques de janvier 2006, avec,

- la Région d'Ile-de-France,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de l'Essonne,
- la RATP,
- la Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,
- la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France,
- et le STIF,

en présence de l'Etat,  
annexée à la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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

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

Jean-Paul HUCHON

Version	Date	Auteur	Observations
1	01/10/07	STIF	
1.1	08/10/07	STIF – FG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifications de forme</li> <li>- Insertion § 3.1.2 DDE 94 du 01/01/06 au 01/01/07</li> <li>- Insertion § dans le 3.1.7 et 5.7 pour mémoire dévoiement des réseaux concessionnaires sur la plateforme aéroportuaire d'Orly [à décrire]</li> <li>- Reprise § financement DIRIF conformément à réunion du 07/09/2007 [à valider RATP et DIRIF]</li> <li>- Reprise tableau annexe 0</li> </ul>
2.0	20/12/07	STIF - FG	<p>Modification substantielle : transformation en CdF T 2 (abandon TF 1' suite reprise financements Etat par RIF : décision comité gestion CPER du 04/12/07)</p> <p>Modification plan de financement global et matrice de financement annexe 0</p> <p>Suppression signature Etat, et modifications afférentes</p> <p>Ajout d'un paragraphe complémentaire dans l'article 13.4 : dépassement des délais</p> <p>Report paragraphes sur évolutions coûts d'objectifs à CdF TF 3 après approbation AVP modificatif prévu mi-2008</p> <p>Modification répartition coût d'objectif DIRIF suite conclusions réunion du 07/09/07 (NB : régularisation surplus AE pour AF reporté à CdF TF 3)</p> <p>Intégration coûts et délais tranche fonctionnelle 2</p> <p>Prise en compte remarques RATP sur rédaction (e-mail C. Lemois du 20/12/07)</p> <p>Modification coefficient d'actualisation prévisionnel : 3% au lieu de 1,8%</p>
3.0	20/12/07	STIF - MP	
3.1	28/12/07	STIF – FG	Intégration remarques tous partenaires réunion du 21/12/07, dont retour coût d'objectif initial DIRIF (en lien avec régularisation à régler CdF tranche 3)
3.2	09/01/08	STIF – FG	Intégration éléments RATP communiqués par e-mail C. Lemois du 07/01/08 : échéanciers annexes 3 et 4 ; tableau financement T2 en € courants ; calendrier annexe 2 ; intégration éléments CG 94 et DIRIF communiqués par e-mail X. Spreux du 08/01/08 et 09/01/08, JF Mangin du 08/01/08, A. Testaud du 08/01/08 : échéanciers annexe 3 ; Homogénéisation actualisation échéanciers.
3.3	10/01/08	STIF – FG	Corrections de forme : mise en conformité rédaction article 8-3 avec hypothèses actualisation, précision article 6 programme tranche 2.
3.4	11/01/08	STIF – MP	Corrections sur la présentation de l'Etat en début de texte (parallélisme avec Tram'Y)
3.5	15/01/08	STIF – MP	Corrections suite mél NF
3.6	18/01/08	STIF – MP	Corrections suite mél OB du 18/1

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

A3B – TRAMWAY VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS  
CONVENTION COMPLEMENTAIRE  
TRANCHE FONCTIONNELLE 2

\*\_ \*\_ \*\_ \*\_ \*\_ \*\_ \*\_ \*\_ \*\_ \*\_

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

En premier lieu,

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

Le Département du Val de Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du                    ,  
Le département du Val de Marne est également maître d'ouvrage de cette opération,

Le Département de l'Essonne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du                    200 ,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale de l'Equipement de l'Essonne, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DDE 91.

La Direction Interdépartementale des Routes Ile-de-France, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DIRIF,

La Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée son Président Directeur Général, ci-après dénommée sous l'appellation RATP.

La RATP est également financeur de cette opération.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue Villars 75007 PARIS représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du conseil n°                    en date du                    .

En présence de,

L'Etat, représentée par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris, en qualité de financeur de l'opération au titre des contrats de plan 2000 - 2006 et de projets 2007 - 2013.

VU les Contrats de Plan et de Projet Etat - Région d'Ile de France respectivement 2000-2006 et 2007-2013 signés les 18 mai 2000 et 23 mars 2007,

VU l'avant-projet de l'opération " tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons " approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 13 décembre 2006,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val de Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val de Marne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative la tranche fonctionnelle TF1 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon- Athis Mons, notifiée le 4 septembre 2007,

VU la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 12 février 2007 par le CG 94, la DDE 91, la DDE 94, la RATP, la SEMMARIS, la SILIC, SOGARIS et le STIF,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

## Sommaire

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....	7
ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE .....	8
2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage .....	8
2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur .....	8
ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR.....	8
3.1. Maîtres d'ouvrage.....	8
3.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val de Marne (après le 01/01/2006).....	9
3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006).....	9
3.1.3. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007).....	10
3.1.4. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007).....	10
3.1.5. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91 .....	10
3.1.6. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP .....	10
3.1.7. Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :.....	11
Périmètre de SOGARIS .....	12
3.2. Maître d'ouvrage coordinateur.....	12
ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION .....	13
ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COÛTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE.....	13
5.1. Estimation des dépenses.....	13
5.2. Base de comparaison des coûts.....	13
5.3. Coût d'objectif du Département du Val de Marne.....	13
5.4. Coût d'objectif de la DDE 94 (jusqu'au 01/01/07) et de la DIRIF (après le 01/01/07).....	14
5.5. Coût d'objectif de la DDE 91.....	14
5.6. Coût d'objectif de la RATP .....	14
5.7. Coût d'objectif de dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs.....	15
Coût d'objectif de la SEMMARIS.....	15
Coût d'objectif de la SILIC .....	15
Coût d'objectif de SOGARIS.....	15
ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES .....	16
6.1. Tranche fonctionnelle T 2: .....	16
6.1.1. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne.....	16
6.1.2. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 91 .....	16
6.1.3. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF.....	16
6.1.4. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.....	17
6.1.5. Pour le dégagement des emprises respectives.....	17
Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS.....	17
Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la SILIC .....	17
Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de SOGARIS .....	17
6.2. Tranche fonctionnelles TF 3 : .....	18
ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE T2 .....	18
7.1. Engagement des financeurs.....	18
7.2. Plan de financement de la tranche T2 (CE 01/2006).....	18
7.3. Engagement du STIF.....	19
7.4. Ajustements dans la mise en place des financements.....	19
ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION .....	20
8.1. Echancier des autorisations de programme.....	20
8.2. Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage .....	20
8.3. Ajustement des échéanciers.....	20
ARTICLE 9. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT .....	20
9.1. Autorisations de programme.....	20
9.2. Crédits de paiement.....	20
9.3. Mandatement et règlement.....	20
9.4. Bénéficiaires.....	21
ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION .....	21
ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI .....	22
11.1. Comptabilité de l'opération .....	22
11.2. Information.....	22
11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage .....	22
11.4. Intervention d'experts .....	23
ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT PROJET.....	23

ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS .....	24
13.1. <i>Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage</i> .....	24
13.2. <i>Modalités de modification du coût d'objectif</i> .....	24
13.2.1. Dépassement du coût d'objectif.....	24
13.2.2. Diminution du coût d'objectif.....	25
13.3. <i>Modalités de modification des délais</i> .....	25
13.4. <i>Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif</i> .....	25
ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX .....	26
ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER .....	26
ARTICLE 16. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE .....	26
ARTICLE 17. PUBLICITE - COMMUNICATION .....	27
ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	27
ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION .....	27
ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	28

## PREAMBULE

L'opération intitulée " Tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons " est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France du 18 mai 2000, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de 182,94M€ (conditions économiques de janvier 2000) et au contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 (chapitre 5 : contribuer à l'accessibilité) pour un montant de 236,50 M€ (conditions économiques de janvier 2006) .

Ce projet répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile de France et au Plan de Déplacements Urbains : il favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile.

Le projet se développe sur une longueur d'un peu plus de 11 kilomètres, depuis le terminus actuel Villejuif Louis Aragon de la ligne 7 du métro jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons. Il comporte la création de 18 stations, d'un site de maintenance et de remisage des rames sur la commune de Vitry-sur-Seine, d'une gare routière au terminus d'Athis-Mons, de 3 ouvrages d'art et 7 postes de redressement pour l'alimentation en énergie de la ligne.

- De Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RN7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres de largeur.
- Depuis l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway emprunte l'avenue de la République (RD65bis) et dessert le MIN de Rungis à la Porte de Thiais où il assure une correspondance avec le TVM.
- Il dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Épine avec la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de la RN7, puis il franchit la RN 186 et l'A86 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art pour desservir le secteur administratif de Sogaris et le secteur du MIN de la porte de Rungis qui est déplacée pour le passage du tramway.
- Le tramway dessert ensuite la zone d'activité de la SILIC pour rejoindre la rue de la gare à Rungis où il assure une correspondance avec la gare Rungis la Fraternelle de la ligne C du RER.
- Puis Il emprunte le domaine d'Aéroports de Paris pour desservir successivement les zone d'activités d'Orlytech, d'Orlyfret et l'aérogare d'Orly-Sud, après avoir franchi l'autoroute A106 et la RN7 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art.
- Le tramway s'inscrit ensuite latéralement à la RN7 sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare, puis à nouveau dans le domaine d'Aéroports de Paris, dans l'emprise du musée Delta pour rejoindre le terminus devant le centre commercial d'Athis Mons.

Cette opération a fait l'objet de l'Avant Projet visé ci-dessus.

Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant projet est de 287,134 M€ (CE 01/2006), à financer selon le plan de financement suivant :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	46,35	133,074
Subvention de l'État	20,27	58,200
Prêt de la Région à la RATP	13,51	38,800
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
TOTAL	100,00	287,134

Cette répartition a évolué pour tenir compte des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention, sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche T 1 : 4,978 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Par ailleurs, concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets<sup>1</sup>. Cette disposition s'applique dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	75,19	215,886
Subvention de l'État	3,21	9,210
Prêt de la Région à la RATP	1,73	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
TOTAL	100,00	287,134

Le détail de ce plan de financement et la répartition par maître d'ouvrage sont donnés en annexe 0.

L'opération initialement prévue pour être décomposée en 2 tranches fonctionnelles (cf convention de financement de la tranche fonctionnelle T 1) est finalement décomposée en 3 tranches fonctionnelles, dont le financement de la 2<sup>ème</sup> (T 2) fait l'objet de cette convention.

Ce découpage en trois tranches permet de respecter le calendrier technique d'avancement de l'opération en validant une tranche pour les travaux à engager sans délai sans attendre les précisions qui doivent être obtenues pour la tranche 3.

La troisième tranche fonctionnelle permettra, le cas échéant, de revoir le coût d'objectif notamment pour tenir compte des adaptations de tracé dans Aéroports de Paris et de la prise en charge d'une partie des dévoiements de réseau sur la plate-forme aéroportuaire, ainsi que de la régularisation des AE trop perçues par la DIRIF.

## ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : " Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons ".

Une première convention de financement, notifiée le 4 septembre 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle T 1 de l'opération.

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle T 2 et fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant Projet visé ci-dessus.

La troisième tranche fonctionnelle fera l'objet d'une convention complémentaire fixant entre les financeurs les modalités de répartition financière. Cette troisième tranche sera déclenchée selon les modalités de l'article 10 ci-après.

Le financement des phases Avant Projet, PRO, ACT et une partie des travaux pour la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS fait l'objet par ailleurs de conventions spécifiques entre l'Etat, la Région, le STIF et la RATP d'une part et entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés d'autre part.

<sup>1</sup> L'accord de décroisement, validé par le président du Conseil régional d'Ile-de-France et par le préfet de la région Ile-de-France lors du comité de gestion du 4 décembre 2007, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

Le principe de financement des phases suivantes de l'opération pour la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS sera identique à celui des phases Avant Projet, PRO, ACT et une partie des travaux. Il est intégré dans la présente convention et sera complété de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés.

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

« A3b-Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons »

avec, si nécessaire le cas échéant, la mention « tranche fonctionnelle T2 ».

## ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

### 2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont :

- Le Département du Val de Marne, la DDE 91 et la DIRIF qui reçoivent directement les financements des financeurs,
- La RATP qui reçoit directement les financements des financeurs pour sa part de maîtrise d'ouvrage et pour celles de la SEMMARIS, de la SILIC et de SOGARIS,
- Pour le dégagement des emprises sur les domaines respectifs, la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS qui reçoivent les financements de la RATP à travers des conventions spécifiques.

Leur périmètre respectif d'intervention est décrit à l'article 3 ci-après.

### 2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Par sa décision numéro 2006/1168 du 13 décembre 2006, approuvant l'avant projet de l'opération, le STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

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

### 3.1. Maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage : Département du Val de Marne, DDE 91, DIRIF et RATP est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Chacun des maîtres d'ouvrage est responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'Avant Projet établi par lui et approuvé par Conseil du STIF le 13 décembre 2006.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département du Val de Marne, la DDE 91, la DIRIF et la RATP, et pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- du respect des délais fixés à l'article 4 ci-après et du coût d'objectif défini à l'article 5 ci-après,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8 ci-après.

Les opérations communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'un ou plusieurs d'entre eux, engagent la responsabilité des maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie, archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination...).

D'un commun accord entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage et le STIF, la charge de conception de la communication pour l'opération sera prise en charge par le Département du Val-de-Marne, la DDE91, la DIRIF et la RATP, proportionnellement à leurs montants de travaux respectifs.

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

### 3.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val de Marne (après le 01/01/2006)

Le Département du Val de Marne assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RN7;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie et de requalification de la RN7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - les travaux de plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...)
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### 3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006)

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006, la DDE94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RN7;
- l'ensemble des études d'aménagement de voirie et de requalification de la RN7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais et d'aménagements de voirie liés au tramway avenue Lindbergh à Rungis, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - les travaux de plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage (provisoire et définitif);
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - le mobilier urbain ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...)
- la reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les études relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances.

### 3.1.3. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007)

Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...) ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### 3.1.4. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007)

La DIRIF assure depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...) ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### 3.1.5. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91

La DDE 91 assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie de la RN7 à Orly et de la gare routière d'Athis-Mons, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### 3.1.6. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux relatifs au système de transport sur l'ensemble de la ligne :
  - les infrastructures de la plate-forme sur l'ensemble du tracé;
  - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
  - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du GLO du tramway ;
  - l'assainissement de la plate-forme
  - la signalisation ferroviaire ;

- l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC;
  - le site de maintenance et de remisage des rames situé sur la commune de Vitry-sur-Seine ;
  - les courants faibles ;
  - les modifications ou créations de locaux d'exploitation bus rendus nécessaires dans le périmètre du projet;
- les ouvrages d'art ;
  - l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie dont la maîtrise d'ouvrage lui a été transférée par le Département du Val de Marne avenue de la République à Chevilly-Larue, la SOGARIS rue latérale à Rungis, la Ville de Rungis rue de la gare à Rungis, Aéroports de Paris sur leur domaine d'une part et d'autre part été attribuée par le STIF au niveau du carrefour rue du Languedoc et du carrefour rue de la cité à Chevilly-Larue et du carrefour de l'entrée SOGARIS à Rungis d'autres part, à savoir :
    - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
    - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
    - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
    - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
    - la protection des arbres existants;
    - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
    - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
    - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
    - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
    - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).
  - la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
  - les prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la mise en œuvre de ces opérations, à savoir notamment :
    - les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs...
    - la coordination des maîtres d'ouvrage et la gestion des dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage suivant les dispositions de l'article 3.2 ci-après.

3.1.7. Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :

#### Périmètre de la SEMMARIS

La SEMMARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de déviation des réseaux Porte de Thiais et NOVATRANS et le déplacement du péage de la Porte de Rungis, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

#### Périmètre de la SILIC

La SILIC assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les déviations de réseaux et les aménagements de voirie sur le domaine de la SILIC, à savoir :

- les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
- la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
- la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
- l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
- la protection des arbres existants;
- les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
- la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

### Périmètre de SOGARIS

SOGARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les aménagements de voirie pour le réaménagement du parking et de l'entrée SOGARIS, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

### 3.2. Maître d'ouvrage coordinateur

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 2.2, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à :

- Assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc) ;
- Animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc) ;
- Etre le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- Piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 17 ci-après ;
- Assurer la concertation des CSPS ;
- Coordonner les OPC des MOA ;
- Assurer le premier regard sécurité du système global, coordonner les regards sécurité des sous-systèmes du projet, et coordonner la mise au point des dossiers de sécurité successifs ;
- Gérer les interfaces avec des opérations connexes.

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

#### ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 52 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF et sous réserve de la mise en place des financements correspondants.

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

#### ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

##### 5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la réalisation de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant projet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et les frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage.

Elles s'élèvent à 287,134 M€ (CE 01/2006).

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provisions destinées à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

##### 5.2. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation sont ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 01/2006) par application des indices professionnels pertinents. Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

##### 5.3. Coût d'objectif du Département du Val de Marne

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne est fixé à 64,958 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 64,425 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières, le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,533 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne

Le coût d'objectif du Département du Val de Marne est fixé à 64,425 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières et démolitions	17,893 M€
Travaux d'aménagements de voirie	37,000 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	3,292 M€
Provision pour aléas et imprévus	3,700 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>2,540 M€</u>
	64,425 M€

#### 5.4. Coût d'objectif de la DDE 94 (jusqu'au 01/01/07) et de la DIRIF (après le 01/01/07)

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE 94 puis de la DIRIF est fixé à 5,965 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 5,955 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières, le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,010 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 94.

Le coût d'objectif de la DIRIF est fixé à 3,668 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	2,287 M€
Etudes d'aménagements de voiries et reprise ouvrage A106	0,688 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	2352 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,172 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,456 M€</u>
	5,955 M€

#### 5.5. Coût d'objectif de la DDE 91

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE 91 est fixé à 9,135 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 9,028 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,107 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 91.

Le coût d'objectif de la DDE 91 est fixé à 9,028 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voirie	7,434 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	1,038 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,366 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,190 M€</u>
	9,028 M€

#### 5.6. Coût d'objectif de la RATP

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à 197,078 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 3,080 M€ (CE 01/2006) pour la mission de coordination des maîtres d'ouvrage.
- 191,191 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières et le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage).
- 2,122 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.
- 0,685 M€ de frais financiers pour le financement de SEMMARIS, SILIC, SOGARIS et les transferts de MOA

Le coût d'objectif de la RATP est fixé à 194,271 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Coordination des MOA	3,080 M€
Acquisition foncières	9,641 M€
Travaux du système de transport et aménagements de voirie transférés	147,186 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	16,266 M€
Provision pour aléas et imprévus	11,278 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>6,820 M€</u>
	194,271 M€

#### 5.7. Coût d'objectif de dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs

##### Coût d'objectif de la SEMMARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SEMARIS est fixé à 3,813 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 3,801 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,012 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS.

Le coût d'objectif de la SEMMARIS est fixé à 3,801 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries et déplacement du péage	3,005 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,240 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,250 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,306 M€</u>
	3,801 M€

##### Coût d'objectif de la SILIC

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SILIC est fixé à 4,780 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 4,764 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,016 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SILIC.

Le coût d'objectif de SILIC est fixé à 4,764 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	3,968 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,278 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,297 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,221 M€</u>
	4,764 M€

##### Coût d'objectif de SOGARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de SOGARIS est fixé à 1,405 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 1,401 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,004 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de SOGARIS.

Le coût d'objectif de SOGARIS est fixé à 1,401 M€ (CE 01/2006).

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	0,940 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,141 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,113 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,207 M€</u>
	1,401 M€

## ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est découpée en plusieurs tranches fonctionnelles correspondant à des étapes distinctes du déroulement de l'opération.

- Une tranche T 1 pour la réalisation des études Avant Projet, PRO et ACT, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, dont la convention de financement a été notifiée le 4 septembre 2007 pour un montant de 51,158 M€ (CE janvier 2006) ;
- Une tranche T 2 pour la réalisation des travaux préparatoires de libération des emprises et travaux préparatoires d'ouvrages d'art, du site de maintenance et de remisage des rames et participation du tramway au pôle de Villejuif - Louis Aragon, objet de la présente convention ;
- Une tranche T 3 pour la réalisation de la fin des travaux et la mise en service de l'opération qui fera l'objet d'une convention complémentaire.

Les coûts et le plan de financement de la tranche fonctionnelle T 2 sont définis ci-dessous, articles 6 et 7.

### 6.1. Tranche fonctionnelle T 2:

Le montant de la tranche fonctionnelle T2 est de 41,979 M€ (CE janvier 2006)

#### 6.1.1. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne

	CE 01/2006
Acquisitions foncières	0 M€
MOA	0 M€
PAI	0 M€
MOE	0 M€
Prorata des dépenses communes	0 M€
TOTAL	0 M€

#### 6.1.2. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 91

	CE 01/2006
MOA	0 M€
PAI	0 M€
MOE	0 M€
Prorata des dépenses communes	0 M€
TOTAL	0 M€

#### 6.1.3. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF

	CE 01/2006

Acquisitions foncières	0 M€
MOA	0 M€
PAI	0 M€
MOE	0 M€
Prorata des dépenses communes	0 M€
TOTAL	0 M€

#### 6.1.4. Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP

	CE 01/2006
Coordination des MOA	0,000 M€
Acquisitions foncières	0,000 M€
MOA	0,811 M€
PAI	1,500 M€
MOE	1,436 M€
Travaux	29,501 M€
Prorata des dépenses communes	0,000 M€
Frais financiers	0,140 M€
TOTAL	33,388 M€

#### 6.1.5. Pour le dégagement des emprises respectives

##### Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS

	CE 01/2006
MOA	0,260 M€
PAI	0,240 M€
MOE	0,064 M€
Travaux	3,005 M€
Prorata des dépenses communes	0,000 M€
TOTAL	3,569 M€

##### Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de la SILIC

	CE 01/2006
MOA	0,146 M€
PAI	0,243 M€
MOE	0,125 M€
Travaux	3,457 M€
Prorata des dépenses communes	0,000 M€
TOTAL	3,971 M€

##### Part de la tranche T2 sous maîtrise d'ouvrage de SOGARIS

	CE 01/2006
MOA	0,113 M€
PAI	0,117 M€
MOE	0,045 M€
Travaux	0,776 M€
Prorata des dépenses communes	0,000 M€
TOTAL	1,051 M€

## 6.2. Tranche fonctionnelle T 3 :

Cette tranche correspond à la totalité des travaux restant pour la mise en service de l'opération (frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et provision pour aléas et imprévus inclus).

Pour le Département du Val de Marne, le montant de la troisième tranche T3 s'élève à 43,680 M€ (CE 01/2006).

Pour la DDE 91, le montant de la troisième tranche T3 s'élève à 8,383 M€ (CE 01/2006).

Pour la DIRIF, le montant de la troisième tranche T3 s'élève à 2,480 M€ (CE 01/2006).

Pour la RATP, le montant de la troisième tranche T3 s'élève à 139,094 M€ (CE 01/2006).

Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :

- Pour la SEMMARIS, le montant de la troisième tranche T3 s'élève à 0,000 M€ (CE 01/2006).

- Pour la SILIC, le montant de la troisième tranche T3 s'élève à 0,000 M€ (CE 01/2006).

- Pour SOGARIS, le montant la troisième tranche T3 s'élève à 0,000 M€ (CE 01/2006).

Soit : 193,637 M€ (CE 01/2006).

## ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE T2

### 7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour la réalisation de la tranche T 2 de l'opération « Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons » pour un coût total de 41,979 M€ (Ce 01/2006).

Les financeurs s'engagent à financer cette tranche selon le plan de financement ci-après, dans la limite de l'article 13.4.

La troisième tranche fonctionnelle fera l'objet d'une convention complémentaire. Cette convention complémentaire sera engagée selon les modalités de l'article 10 ci-après. Sous réserve des dispositions de cette convention complémentaire, l'annexe 4 présente un projet d'échéancier de paiement de la dernière tranche fonctionnelle.

### 7.2. Plan de financement de la tranche T2 (CE 01/2006)

En M€ (CE janvier 2006)	RIF	Dpt 94	Dpt 91	Total
-------------------------	-----	--------	--------	-------

	0	0		0
Dpt 94				
DDE 91			0	0
DIRIF	0			0
RATP*	41,655		0,324	41,979
	99,23%		0,77%	100 %
TOTAL	41,655	0,000	0,324	41,979

(\*) : dont financement SEMMARIS, SILIC et SOGARIS pour un montant de 8,591 M€  
 dont frais financiers pour un montant de 0,140 M€

Les dépenses communes (somme des prorata de chaque maître d'ouvrage) sont entièrement affectés au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.

- Les subventions sont actualisables.

Les montants prévisionnels en euros courants sont indiqués dans le tableau ci-après :

En M€ courants	RIF	Dpt 94	Dpt 91	Total
Dpt 94	0	0		0
DDE 91	0		0	0
DIRIF	0			0
RATP*	46,961		0,364	47,325
	99,23%		0,77%	100%
TOTAL	46,961	0	0,364	47,325

(\*) : dont financement SEMMARIS, SILIC et SOGARIS pour un montant de 9,542 M€  
 dont frais financiers pour un montant de 0,153 M€

### 7.3. Engagement du STIF

Du fait de l'évolution de financement de la Région et contrairement à l'article 7.3 de la convention de financement de la tranche fonctionnelle T1, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit à 4,978 M€ (CE janvier 2006) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué dans le préambule, et 49,490 M€ (CE janvier 2006) au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant projet visé en tête de cette convention.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret N° 59-157 du 7 janvier 1959, communément appelée « contrat STIF-RATP ». A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite de chacun des montants rappelés ci-dessus.

### 7.4. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'article 10, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

## ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

### 8.1. Echancier des autorisations de programme

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

### 8.2. Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 8.3 ci-après.

### 8.3. Ajustement des échanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 10 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant projet (CE janvier 2006) selon l'indice TP01 pour 2007 puis de 3 % par an (prévision de l'indice prix PIB) pour les années 2008 et suivantes.

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

### 9.1. Autorisations de programme

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par eux et approuvés par les financeurs.

### 9.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées et, pour la Région d'Ile-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Pour le Conseil Général de l'Essonne, les crédits de paiement sont versés une fois par an.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

### 9.3. Mandatement et règlement

Le paiement des crédits dus aux maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

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

#### 9.4. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

Département du Val de Marne

sur le compte ouvert au nom de la paierie départementale du Val de Marne à la BDF Créteil , dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00907

N° compte : D9400000000

Clé : 49

DIRIF

sur le compte dont le numéro sera précisé lors de l'émission du titre de perception.

DDE 91

sur le compte dont le numéro sera précisé lors de l'émission du titre de perception.

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

et sur présentation d'un appel à subventions.

#### ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est fait appel au comité de suivi co-présidé par les financeurs, comprenant l'ensemble des signataires ainsi que l'Etat et créé par l'article 10 de la convention de financement de la tranche fonctionnelle T 1, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 12 ou sur demande d'un signataire.

Le comité de suivi doit se réunir préalablement à l'engagement de la tranche fonctionnelle T 3. Avec l'accord de tous les financeurs, une convention de financement complémentaire sera signée par toutes les parties pour l'engagement de la tranche fonctionnelle T 3.

En préparation du Comité de suivi les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

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

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

Il comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- 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 restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu, tous maîtres d'ouvrage confondus,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

## ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

### 11.1. Comptabilité de l'opération

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

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

### 11.2. Information

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

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

### 11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément aux contrats de plan et de projets Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant Projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.3 à 5.9, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

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

d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

#### 11.4. Intervention d'experts

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

#### ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5 à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

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

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

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

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

## ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

### 13.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5. Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Economiques de l'avant projet, selon les modalités de l'article 5.2.

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

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

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

Si le dépassement du coût d'objectif a pour origine une augmentation importante des dépenses communes, les pénalités à mettre en œuvre feront l'objet d'une décision en comité de suivi.

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

### 13.2. Modalités de modification du coût d'objectif

#### 13.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 7.2 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 étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 13.4.

### 13.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

### 13.3. Modalités de modification des délais

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 11 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

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

### 13.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Cette clause d'intéressement ne s'applique pas aux maîtres d'ouvrage DDE 91, DIRIF, SEMMARIS, SILIC et SOGARIS, ainsi qu'aux frais financiers de la RATP liés au financement de la SEMMARIS, de la SILIC, de la SOGARIS et aux transferts de maîtrise d'ouvrage.

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'article 10.

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

#### ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

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

#### ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'article 5 ramené dans les conditions économiques de l'Avant Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

#### ARTICLE 16. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération " Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons" en tenant compte de l'évaluation économique et

sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans l'avant projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

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

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

#### ARTICLE 17. PUBLICITE - COMMUNICATION

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

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de communication commun ; Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication.
- mentionner les financeurs de l'opération - la Région, les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, l'Etat, la RATP- et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

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

#### ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 11, fait l'objet d'un avenant.

#### ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

## ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de notification par le STIF. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 14,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France  Jean-Paul HUCHON	Le Président du Conseil Général du Val-de-Marne  Christian FAVIER
Le Président du Conseil Général de l'Essonne  Michel BERSON	Pour l'Etat, le Directeur Interdépartemental des Routes Ile de France  Gérard SAUZET
Pour l'Etat, le Directeur Départemental de l'Équipement de l'Essonne  Jean-Martin DELORME	Le Président Directeur Général de la RATP  Pierre MONGIN
La Directrice Générale du STIF  Sophie MOUGARD	

Liste des annexes :

Annexe 0 : détail du plan de financement global de l'opération

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : Échéanciers des paiements de la deuxième tranche de financement T 2

Annexe 4 : projet d'échéanciers (non contractuel) des paiements de la troisième tranche de financement T 3

## Annexe 0 : détail du plan de financement de l'opération

En M€ (CE janvier 2006)	ETAT	RIF	Dpt 94	Dpt 91	Prêt Région à la RATP	Total
-------------------------	------	-----	--------	--------	--------------------------	-------

		17,365	47,060			64,425
Dpt 94		26,95%	73,05%			100%
DDE 91	0,190	0,443		8,395		9,028
	2,10%	4,91%		92,99%		100%
DIRIF	1,809	4,146				5,955
	30,38%	69,62%				100%
RATP*	7,211	193,932		1,605	4,978	207,726
	3,47%	93,36%		0,77%	2,40%	100%
TOTAL	9,210	215,886	47,06	10,000	4,978	287,134

## Annexe 1 : organigramme nominatif

### ORGANIGRAMME NOMINATIF

" Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons"  
Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

#### Maîtrise d'ouvrage Département su Val de Marne

Maître d'ouvrage : Luc ECHTLER  
Chef de Projet : Xavier SPREUX

#### Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : Claire Hélène COUX, Directrice de l'Agence de  
Développement Territorial du Val-de-Marne  
Chef de projet : Claire LEMOIS

#### Maîtrise d'ouvrage DIRIF

Maître d'ouvrage : Gérard SAUZET, Le Directeur  
Chef de Projet : Jean-François MANGIN

#### Maîtrise d'ouvrage DDE 91

Maître d'ouvrage : Jean-Martin DELORME, Le Directeur  
Chef de Projet : Annabelle TESTAUD

Pour le dégagement des emprises dans leurs domaines respectifs :

#### SILIC

Maître d'ouvrage : Pierre GOFFINON  
Chef de Projet : Philippe COUTY

#### SEMMARIS

Maître d'ouvrage : Dominique FAUQUE  
Chefs de Projet : Dominique FAUQUE, Dominique FORTIN

#### SOGARIS

Maître d'ouvrage : Jean-Louis FOESSEL  
Chef de Projet : Valérie WARTELLE

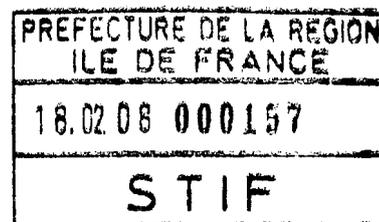


### Annexe 3 : Echéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle T2

Maîtrise d'ouvrage Département 94									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06									-
M€ courants	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maîtrise d'ouvrage DDE 91									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06									-
M€ courants	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maîtrise d'ouvrage DIRIF									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06									-
M€ courants	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maîtrise d'ouvrage RATP									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06				0,700	17,244	19,129	4,906		41,979
M€ courants	-	-	-	0,751	19,053	21,770	5,751	-	47,325
Dont pour le financement de la SEMMARIS, SILIC, SOGARIS									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06					7,098	1,493			8,591
M€ courants	-	-	-	-	7,843	1,699	-	-	9,542
Dont pour les dépenses communes									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06									-
M€ courants	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dont pour les frais financiers									
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01.06					0,140				0,140
M€ courants	-	-	-	-	0,155	-	-	-	0,155

## Annexe 4 : Projet d'échéanciers (non contractuel) des paiements de la tranche fonctionnelle T3

Maîtrise d'ouvrage Département 94										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06					4,930	14,000	20,300	4,450		43,680
M€ courants	-	-	-	-	5,447	15,933	23,796	5,373	-	50,549
Maîtrise d'ouvrage DDE 91										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06				0,060	6,215	2,108				8,383
M€ courants	-	-	-	0,064	6,867	2,399	-	-	-	9,331
Maîtrise d'ouvrage DIRIF										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06					0,936					0,936
M€ courants	-	-	-	-	1,034	-	-	-	-	1,034
Maîtrise d'ouvrage RATP										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06					8,697	42,050	41,948	30,676	15,723	139,094
M€ courants	-	-	-	-	9,610	47,856	49,172	37,038	19,553	163,228
Dont pour le financement de la SEMMARIS, SILIC, SOGARIS										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06										0
M€ courants	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Dont pour les dépenses communes										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06					0,400	0,300	0,300	0,427		1,427
M€ courants	-	-	-	-	0,442	0,341	0,352	0,516	-	1,651
Dont pour les frais financiers										
Année	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01.06							0,140	0,140	0,138	0,418
M€ courants	-	-	-	-	-	-	0,164	0,169	0,172	0,505



**Délibération n° 2008/0134**

**Séance du 14 février 2008**

**AVANT-PROJET  
TRAMWAY SAINT-DENIS - EPINAY-SUR-SEINE-VILLETANEUSE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 et le contrat de projets, signé le 23 mars 2007;
- VU** le rapport n° 2008/0134 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 6 février 2008 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** l'avant-projet relatif à la création de la ligne de tramway entre Saint-Denis, Epinay-sur-Seine et Villetaneuse, annexé à la présente délibération est approuvé, pour un montant de 244 M€ aux conditions économiques de janvier 2007 (à l'exception, du bilan proposé par la RATP pour le financement de l'exploitation de la ligne) .

**ARTICLE 2 :** sont désignés maîtres d'ouvrage :

- la RATP, futur exploitant, pour les travaux du système de transport;
- l'établissement public d'aménagement Plaine de France, pour les aménagements des espaces publics situés sur le territoire du Projet Universitaire et Urbain de Villetaneuse ;
- la Communauté d'agglomération Plaine Commune, pour les aménagements de voirie situés dans le périmètre de la ZAC Porte de Paris à Saint-Denis et à titre transitoire pour la poursuite, avec son mandataire la DDE93, de la phase d'étude de maîtrise d'œuvre en cours,
- le Département de Seine-Saint-Denis, pour les aménagements de voirie situés en dehors des périmètres du PUUV et de la ZAC Porte de Paris à Saint-Denis, y compris pour les acquisitions foncières liées aux aménagements de voiries.

Le Département de la Seine-Saint-Denis est désigné maître d'ouvrage coordinateur du projet.

Du fait du transfert convenu de leurs responsabilités et compte tenu de la phase de maîtrise d'œuvre en cours, le Département et la Communauté d'agglomération Plaine Commune s'organiseront pour assurer la continuité du projet.

Le STIF reste maître d'ouvrage des acquisitions foncières nécessaires au système de transport. En tant que de besoin, des conventions portant transfert de droits réels seront conclues avec la RATP pour lui permettre de réaliser les travaux à sa charge.

**ARTICLE 3 :** les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux, dans le respect des dispositions réglementaires, dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service au 3<sup>ème</sup> trimestre 2013.

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

**ARTICLE 5 :** la convention de financement, d'un montant de 244 M€, avec

- la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis,
- la RATP,
- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis,
- Communauté d'agglomération Plaine Commune,
- l'établissement public d'aménagement Plaine de France,
- l'Etat,
- la Région d'Ile-de-France,

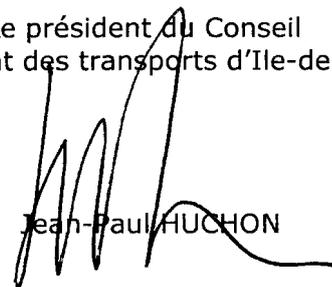
et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 6 :** la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

**ARTICLE 7 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



## **CONVENTION**

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

**Tramway Saint-Denis – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse  
dit "Tram'Y"**

\* \* \*

---

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

En premier lieu,

**La Région d'Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du .....

Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, représenté par le Président du conseil général, dûment mandaté par délibération du .....

Et la **Communauté d'Agglomération Plaine Commune**, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n° 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 (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, représenté par le Président du conseil général, dûment mandaté par délibération du .....

La **Communauté d'Agglomération Plaine Commune**, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n° ..... en date du ..... ci après dénommée "Plaine Commune"

La **Direction Départementale de l'Équipement** de Seine-Saint-Denis, représentée par le Directeur Départemental de l'Équipement, ci après dénommée "DDE93"

**L'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine de France**, représenté par son Directeur Général ci après dénommé "l'EPA Plaine de France"

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale, Madame MOUGARD, en vertu de la délibération du Conseil n° ..... du ....., ci après dénommé "le STIF"

En présence de l'**ÉTAT**,

Représenté par le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, en qualité de financeur de l'opération au titre des contrats de plan 2000 - 2006 et de Projets 2007 – 2013.

VU les Contrats de Plan et de Projet État - Région d'Île-de-France 2000 – 2006 et 2007 - 2013 signés respectivement les 18 mai 2000 et le 23 mars 2007,

VU l'avant-projet de l'opération "Tram'Y" approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le .....

VU le projet de convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le ..... par la RATP, Plaine Commune, le Département de Seine-Saint-Denis, l'EPA Plaine de France et le STIF

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE .....	4
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....	5
ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE .....	5
2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage .....	5
2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur .....	6
ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DE LEUR COORDINATEUR .....	6
3.1. Maîtres d'ouvrage .....	6
3.1.1. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la DDE 93</i> .....	6
3.1.2. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine-Saint-Denis</i> .....	6
3.1.3. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération de Plaine Commune</i> .....	7
3.1.4. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France</i> .....	7
3.1.5. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP</i> .....	8
3.1.6. <i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage STIF</i> .....	9
3.2. Maître d'ouvrage coordinateur .....	9
ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION .....	10
ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION – COUTS D'OBJECTIF .....	10
5.1. Estimation des dépenses .....	10
5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts) .....	11
5.3. Coût d'objectif de la DDE 93 .....	11
5.4. Coût d'objectif de l'EPA Plaine de France .....	11
5.5. Coût d'objectif du département de la Seine-Saint-Denis .....	11
5.6. Coût d'objectif de la communauté d'agglomération de Plaine Commune .....	11
5.7. Coût d'objectif de la RATP .....	11
5.8. Coût d'objectif DU STIF .....	12
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION .....	12
6.1. Engagement des financeurs .....	12
6.2. Plan de financement de l'opération .....	12
6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants) .....	14
6.3.1. <i>Pour la maîtrise d'ouvrage RATP</i> .....	14
6.3.2. <i>Pour la maîtrise d'ouvrage Département Seine-Saint-Denis</i> .....	15
6.3.3. <i>Pour la maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune</i> .....	15
6.3.4. <i>Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France</i> .....	15
6.3.5. <i>Pour la maîtrise d'ouvrage de l'État – DDE 93</i> .....	15
6.3.6. <i>Pour la maîtrise d'ouvrage du STIF</i> .....	15
6.4. Ajustements dans la mise en place des financements .....	16
6.5. Engagement du STIF .....	16
ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION .....	16
7.1. Échéancier des autorisations de programme .....	16
7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage .....	16
7.3. Ajustement des échéanciers .....	16
ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT .....	17
8.1. Autorisations de programme .....	17
8.2. Crédits de paiement .....	17
8.3. Mandatement et règlement .....	17
8.4. Bénéficiaires .....	17
ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION .....	18
ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI .....	19
10.1. Comptabilité de l'opération .....	19
10.2. Information .....	19
10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage .....	19
10.4. Intervention d'experts .....	20
ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....	20
ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS .....	21
12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage .....	21
12.2. Modalités de modification du coût d'objectif .....	21
12.2.1. <i>Dépassement du coût d'objectif</i> .....	21
12.2.2. <i>Diminution du coût d'objectif</i> .....	22
12.3. Modalités de modification des délais .....	22
12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif .....	22
ARTICLE 13. AACHEVEMENT DES TRAVAUX .....	23
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER .....	23
ARTICLE 15. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE .....	23
ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION .....	24
ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	24
ARTICLE 18. REGLEMENT DES DIFFERENDS .....	24
ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION .....	24
ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	24
LISTE DES ANNEXES .....	27

## PREAMBULE

L'opération de Tramway Saint-Denis – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse, appelée "Tram'Y" est inscrite aux Contrats de Plan et de Projet État - Région Île-de-France, 2000 – 2006 et 2007 – 2013.

Ce projet de tramway de 8,45 kilomètres se singularise par un tronç commun sur Saint-Denis et deux branches dont l'une assure la desserte de l'Université Paris XIII ; il répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Île-de-France et au Plan de Déplacements Urbains : il favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile.

La ligne renforcera la lisibilité et l'efficacité du réseau de transport collectif grâce à une action de maillage entre différentes infrastructures existantes (ligne M13, RER C et D, Transilien), prolongée (T1) ou créée comme le projet de rocade Tangentielle Nord (correspondance aux gares d'Épinay-sur-Seine et de Villetaneuse Université). Cette action de maillage sera renforcée lorsque la ligne sera prolongée ultérieurement de la Porte de Paris jusqu'à la future gare Évangile, permettant alors la desserte de la Plaine et l'accès à Paris.

Le 4 février 2003, lors de l'approbation du schéma de principe, élaboré par la RATP et la DDE 93, le STIF a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à :

- la RATP pour la réalisation du système de transport,
- la communauté d'agglomération Plaine Commune pour les aménagements de voirie, Plaine Commune étant désigné coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Au 1er janvier 2007, le transfert des routes nationales au département a modifié sensiblement le contexte administratif de ce projet. Ainsi le département de Seine-Saint-Denis est devenu le gestionnaire du plus grand linéaire de sections de voiries pour lesquelles des aménagements sont nécessaires à la mise en place du tramway (4,6 km pour le département contre 3,8 km pour Plaine Commune).

Ainsi, avec l'accord de toutes les parties, le département a été substitué (délibération STIF du ..... ) à la communauté d'agglomération en ce qui concerne les compétences de maîtrise d'ouvrage et de coordination, de la mise en œuvre des procédures d'expropriation aux travaux d'aménagement de voiries. La RATP est maître d'ouvrage des travaux du système de transport, les acquisitions foncières nécessaires au système de transport étant sous la maîtrise d'ouvrage du STIF. Plaine Commune, avec son mandataire, continue d'assurer ses obligations contractuelles jusqu'à la fin de la phase "Projet".

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant-projet hors matériel roulant s'établit à 244 M€ (CE 01/07).

Son financement est assuré sur la base des Contrats de Plan et de Projet 2000-2006 et 2007-2013 concernant les contributions de l'État, de la Région de la RATP (sur prêts Région et pour la part financée sur le contrat de plan 2000-2006) et du département de Seine-Saint-Denis, par une contribution de Plaine Commune ; il s'y s'ajoute un effort financier supplémentaire réparti entre la Région et le Département afin d'atteindre le montant objectif de 244 M€ janvier 2007.

Ainsi, cette opération de 244 M€ janvier 2007 était prévue pour être financée de la manière suivante :

Subvention de la Région Île-de-France	146,562 M€ soit	60,07 %
Prêt de la Région Île-de-France à la RATP	0,301 M€ soit	0,12 %
Subvention de Plaine Commune	1,800 M€ soit	0,74 %
Subvention de l'État <sup>1</sup>	49,044 M€ soit	20,10 %
Subvention du Département 93 <sup>2</sup>	46,293 M€ soit	18,97 %

Concernant la mise en œuvre du Contrat de Projet 2007-2013, les parts respectives de l'État et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement des financements <sup>3</sup> sur certains projets.

<sup>1</sup> 5,301 070 M€ financements déjà mis en place [= 2 630 714,68 € à la RATP + 2 512 500 € à Plaine Commune + 157 856,60 € à la DDE93] auxquels s'ajoutent 43,743 M€ janvier 2007 prévus au contrat de projets.

<sup>2</sup> 22,187 M€ janvier 2007 financement initial prévu au contrat de plan + 24,106 M€ janvier 2007 de contribution complémentaire en parallèle avec la Région pour obtenir le bouclage financier

<sup>3</sup> L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors du comité de gestion du CPER du 4 décembre 2007, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du Contrat de Projets 2007-2013 pour certaines opérations. Ainsi pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villetaneuse

Pour l'opération Tram'Y, cet accord de décroisement se concrétise par :

- une contribution de l'État limitée aux Autorisations d'Engagements déjà engagées, soit 5 301 070 €<sup>(1)</sup>, au titre du contrat de Plan 2000 - 2006,
- une contribution de la Région, au titre du Contrat de Projet 2007/2013 de 165,4 M€ janvier 2006 soit la totalité de l'enveloppe inscrite.

En conséquence, le plan de financement est finalement le suivant :

Subvention de la Région Île-de-France	190,305 M€ soit	78,00 %
Prêt de la Région Île-de-France à la RATP	0,301 M€ soit	0,12 %
Subvention de Plaine Commune	1,800 M€ soit	0,74 %
Subvention de l'État	5,301 M€ soit	2,17 %
Subvention du Département 93	46,293 M€ soit	18,97 %

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : Saint-Denis – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse dit "Tram'Y", consistant en la réalisation de la ligne de tramway entre la Porte de Paris à Saint-Denis et le quartier d'Orgemont à Épinay-sur-Seine d'une part, l'université de Villetaneuse d'autre part, ainsi qu'un site de maintenance et de remisage des tramways à Villetaneuse, et les mesures conservatoires pour la réalisation ultérieure d'une voie de raccordement avec la ligne T1 au niveau de la gare de Saint-Denis.

La présente convention de financement fixe les engagements réciproques des financeurs et des maîtres d'ouvrage.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs du programme de l'opération tel que défini dans l'Avant-Projet visé ci-dessus.

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

"Tramway Saint-Denis – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse"

dit

"Tram'Y"

## **ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **2.1. DESIGNATION DES MAITRES D'OUVRAGE**

Par délibération du STIF en date du 14 février 2008, les maîtres d'ouvrage de l'opération sont :

- le Département de la Seine-Saint-Denis,
- la RATP,
- la Communauté d'agglomération Plaine Commune,
- l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine de France,
- le STIF,
- la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis (p.m.).

Leurs périmètres respectifs d'intervention sont décrits à l'ARTICLE 3 de cette convention.

Dans le cadre d'une convention publique d'aménagement la liant à Plaine Commune, la SEM Plaine Commune Développement, assure la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux d'aménagement de la place de la Porte de Paris, terminus sud de la ligne. Dans ce cadre, Plaine Commune se charge de régler

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Ile-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villetaneuse

---

après de la SEM les modalités juridiques, financières et techniques pour que les aménagements nécessaires à la bonne fin de la réalisation du tramway et de ses abords (espaces d'échanges avec les bus et métro) soit réalisée dans le respect des délais et des coûts de la présente convention.

## **2.2. DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR**

Par sa décision numéro ..... du ....., le STIF a désigné le département de la Seine-Saint-Denis en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

## **ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DE LEUR COORDINATEUR**

### **3.1. MAITRES D'OUVRAGE**

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet établi par eux et approuvé par le Conseil du STIF du .....février 2008.

En tant que maîtres d'ouvrage, le département de la Seine-Saint-Denis, la communauté d'agglomération de Plaine Commune, l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France, la RATP et le STIF sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants, du respect des délais fixés à l'ARTICLE 4 "Délai et calendrier de réalisation" et, pour la RATP et le département :

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

Les opérations communes au département de la Seine-Saint-Denis et à la RATP, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un ou deux des partenaires, engagent la responsabilité des deux maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie...), archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination, communication. Une convention d'organisation visée ci-dessus, organise les rapports entre maîtres d'ouvrage et fixe notamment les modalités de prise en charge de ces dépenses communes.

Les gestionnaires des espaces réaménagés dans le cadre de cette opération, la communauté d'agglomération Plaine Commune, le département de Seine-Saint-Denis et la RATP, s'engagent à établir rapidement une convention de gestion des espaces autour du projet, notamment la maintenance des espaces limitrophes de la plate-forme et des stations du tramway.

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

#### **3.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la DDE 93**

La DDE 93 a assuré, pour le compte du STIF, la conduite de la phase de concertation préalable et des études d'aménagements de voirie jusqu'à l'élaboration et l'approbation du schéma de principe en février 2003.

#### **3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine-Saint-Denis**

Le Département de la Seine-Saint-Denis assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la ligne de tramway et des aménagements urbains, (à l'exclusion de celles nécessaires à la réalisation des équipements du système de transport (locaux en ligne) et du site de maintenance et de remisage des tramways), puis l'aménagement ou la revente des surfaces inutilisées le cas échéant ;
- la démolition des bâtiments acquis ;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie à l'exception de ceux inclus dans les périmètres de la ZAC Porte de Paris et du projet Villetaneuse et Université, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie dans le périmètre du projet ;

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Ile-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villetaneuse

- la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive) ;
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive) ;
  - l'éclairage: génie civil, câblage et mobiliers (provisoire et définitif) ;
  - la protection des arbres existants ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive) ;
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs ;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les bordures du GLO ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations sus-mentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).
- la coordination des travaux de déplacement des réseaux concessionnaires du domaine public;
  - les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### **3.1.3. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération de Plaine Commune**

La communauté d'agglomération de Plaine Commune, par l'intermédiaire de la SEM Plaine Commune Développement, maître d'ouvrage délégué de l'opération ZAC Porte de Paris, assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie inclus dans le périmètre de la ZAC Porte de Paris, à savoir :
  - la préparation du fond de forme de la plate-forme du tramway au dessus de la station de métro et du parking souterrain ;
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie dans le périmètre de la ZAC ;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive) ;
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive) ;
  - l'éclairage: génie civil, câblage et mobiliers (provisoire et définitif) ;
  - la protection des arbres existants ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive) ;
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs ;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations sus-mentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).
- la coordination des travaux d'adaptation ou de déplacement des réseaux concessionnaires du domaine public situés sous l'infrastructure du tramway;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

Jusqu'à la fin de la phase PRO, Plaine Commune avec son mandataire, assurera ses obligations contractuelles.

### **3.1.4. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France**

Dans le cadre de la contribution du Tram'Y et dans le respect de son calendrier de réalisation et de mise en service, l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie inclus dans le périmètre du Projet Universitaire et Urbain de Villeteuse, à savoir de la rue Juliot Curie jusqu'au commencement de la voie de raccordement au site de maintenance et de remisage (sous MOA RATP).
- la libération des emprises nécessaires à la maîtrise d'ouvrage RATP ;
- la part revenant au tramway dans l'opération démolition/reconstruction de la salle annexe du gymnase (opération sous MOA de l'Université Paris XIII),

- la coordination des travaux d'adaptation ou de déplacement des réseaux concessionnaires situés sous l'infrastructure du tramway,
- l'aménagement d'espaces végétalisés (engazonnement, arbres et mobilier nécessaire), d'un trottoir et d'une piste cyclable bidirectionnelle continue en bordure ouest du tramway,
- l'éclairage public nécessaire à l'éclairage des trottoirs, des pistes et de la plate-forme tramway, le niveau d'éclairage étant validé avec la RATP,
- l'aménagement de la "Place F. Mitterrand ",
- l'accès piétons aux deux stations "Place F. Mitterrand " et "Station terminale" depuis les cheminements existants des voiries avoisinantes ( Jean-Baptiste Clément, voie nouvelle, RD 24...) y compris pour les utilisateurs de fauteuils roulants,
- la reprise ou l'aménagement des espaces situés à l'est de la plate-forme notamment ceux situés en bordure de la RD 24, entre la rue Juliot-Curie et la place F. Mitterrand,
- la mise à disposition de la RATP de regards ou de picages d'assainissement pour le drainage de la plate-forme, et la prise en compte de ce drainage dans le dimensionnement des noues de rétention,
- la mise à disposition de la RATP de données nécessaires à la définition et la réalisation des éléments sous sa MOA (étude géotechnique, diagnostic pollution...)
- la mise à disposition de la RATP de données nécessaires à la réalisation des dossiers de sécurité jusqu'à leur validation,
- la mise à la terre des émergences à proximité de la plate-forme potentiellement conductrices de courant,
- une mission de synthèse et de coordination avec la MOA RATP (nivellement, réseaux) en phase études et en phase travaux ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

Ces aménagements, d'un niveau de qualité cohérent avec ceux envisagés sur les autres séquences du projet de tramway, comprendront :

- les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie dans le périmètre du projet ;
- la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive) ;
- la signalisation horizontale (provisoire et définitive) ;
- l'éclairage: génie civil, câblage et mobiliers (provisoire et définitif) ;
- la protection des arbres existants ;
- la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive) avec prise en compte de l'objectif de priorité du tramway ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs ;
- la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations sus-mentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

### **3.1.5. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP**

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux relatifs au système de transport sur les 8,45 km de linéaire :
  - les infrastructures de la plate-forme;
  - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
  - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du GLO du tramway ;
  - les bordures du GLO dans le périmètre de l'EPA Plaine de France ;
  - l'assainissement de la plate-forme ;
  - la signalisation ferroviaire ;

- l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC ;
- les courants faibles, la multitubulaire, le mobilier et les équipements en station ;
- les modifications ou créations de locaux d'exploitation bus rendus nécessaires dans le périmètre du projet ;
- les travaux provisoires et définitifs, nécessaires à la mise en œuvre de la restructuration bus qui accompagne le projet ;
- les mesures conservatoires liées au raccordement à la ligne T1 ;
- les mesures conservatoires pour permettre l'éventuelle mise en œuvre de la validation en entrée de quai ;
- les équipements de l'ensemble des locaux techniques et d'exploitation;
- la voie de raccordement au site de maintenance et de remisage (plate-forme et aménagements des abords) ;
- les travaux relatifs au site de maintenance et de remisage des tramways à Villetaneuse sur les terrains acquis par le STIF et mis à sa disposition :
  - les travaux de dépollution, le gros œuvre et le second œuvre des bâtiments ;
  - les infrastructures de la plate-forme ;
  - les voies et revêtements de plate-forme ;
  - l'assainissement de la plate-forme ;
  - la signalisation ferroviaire ;
  - l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC ;
  - les voiries et réseaux divers
  - les courants faibles ;
  - les équipements industriels
  - les équipements de l'ensemble des locaux techniques et d'exploitation ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### **3.1.6. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage STIF**

Le STIF est chargé des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du système de transport (site de maintenance et de remisage des tramways à Villetaneuse, postes de redressement, locaux techniques et locaux d'exploitation), hors travaux de démolition et de dépollution sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

## **3.2. MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR**

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 2.2 assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

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.

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d'ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste en particulier à :

- assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc.) ;

- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc.) ;
- être le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'ARTICLE 9 "Comité de suivi de l'opération" et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'ARTICLE 16 "Publicité - Communication" ;
- assurer la concertation des CSPS ;
- coordonner les OPC éventuels des MOA ;
- veiller au respect des délais liés aux procédures des dossiers de sécurité prévus par la réglementation et élaborés par la RATP ;
- gérer les interfaces avec les opérations connexes.

## **ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION**

La durée contractuelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 60 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 2 (non contractuel) est celui de l'Avant-Projet. Il indique les événements clés pour chaque étape de travaux, qui apparaissent déterminants – au jour de la présente convention – pour assurer le respect du délai global.

## **ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION – COUTS D'OBJECTIF**

Sauf indication contraire les montants ci dessous sont des montants hors taxes.

### **5.1. ESTIMATION DES DEPENSES**

Le coût prévisionnel de l'opération telle que définie à l'Avant-Projet approuvé, établi aux conditions économiques de janvier 2007, est fixé à 244 M€, frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et de coordination de la maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-Projet, Projet et Réalisation. Ces coûts sont détaillés ci-après.

*Avertissement : cette valeur comporte les prestations réalisées par la DDE 93, par la RATP et par Plaine Commune dont le montant total est de 11,168 M€ calculé en euros courants. Par convention ce montant est considéré forfaitisé et assimilé à des euros (CE 01/2007) dans la suite du projet.*

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 12 "Définition et gestion des écarts" ci-après.

Par ailleurs, à deux de ses trois terminus le projet s'inscrit dans des opérations d'aménagement connexes :

- l'aménagement de la Porte de Paris à Saint-Denis (ZAC) réalisée par la SEM Plaine Commune développement, mandataire de la communauté d'agglomération Plaine Commune,
- le Projet Universitaire et Urbain de Villeteuse (PUUV) réalisé par l'EPA Plaine de France. L'EPA Plaine de France sera aussi attributaire de la contribution du Tram'Y aux frais de démolition et de reconstruction d'une salle annexe du gymnase de l'Université Paris XIII, frais partagés avec le PUUV.

Il a donc été convenu d'une participation financière forfaitaire actualisable du projet de tramway à ces deux opérations (0,5 M€<sub>janvier 2006</sub> pour la Porte de Paris au profit de la communauté d'agglomération Plaine Commune, 1 M€<sub>janvier 2006</sub> pour le PUUV au profit de l'EPA Plaine de France).

## 5.2. COUTS FINAUX MESURES (BASE DE COMPARAISON DES COUTS)

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1er janvier 2007) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

## 5.3. COUT D'OBJECTIF DE LA DDE 93

Le coût de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE 93 s'est élevé à 526 188 € et correspond aux prestations d'études dans le cadre de l'élaboration du schéma de principe. Ce montant est rappelé pour mémoire.

## 5.4. COUT D'OBJECTIF DE L'EPA PLAINE DE FRANCE

Le montant forfaitaire actualisable, de la prestation d'aménagement des espaces publics autour du tramway incluant une contribution à l'opération de démolition/reconstruction de la salle annexe du gymnase de l'Université Paris XIII, placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France, est fixé à 1,04 M€ (ce janvier 2007).

## 5.5. COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du département de la Seine-Saint-Denis est fixé à 102,214 M€ (CE01/2007) répartis comme suit :

Ce coût d'objectif se décompose comme suit aux conditions économiques de janvier 2007 :

Acquisitions foncières et évictions commerciales	18,229 M€
Travaux d'aménagements	65,695 M€
Provision pour aléas et imprévus	6,834 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	6,136 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	4,643 M€
Dépenses communes	0,677 M€
TOTAL	102.214 M€

## 5.6. COUT D'OBJECTIF DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE PLAINE COMMUNE

Le coût d'objectif global de Plaine Commune est de **7,479 M€** (CE 01/2007)

Deux types de prestations sont à considérer sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération de Plaine Commune :

- les prestations correspondant aux autorisations de programme déjà mises en place (frais de maîtrise d'œuvre jusqu'à la fin de la phase PRO, et une part des frais de maîtrise d'ouvrage) dont le montant est arrêté à **6 958 798 €** courants,
- le montant forfaitaire actualisable, de la prestation d'aménagement des espaces publics dans le cadre de la ZAC Porte de Paris pour un montant de **0,52 M€ (ce janvier 2007)**

## 5.7. COUT D'OBJECTIF DE LA RATP

Le coût d'objectif global de la RATP est de **129,241 M€** (CE 01/2007)

Deux types de prestations sont à considérer sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP :

- les prestations correspondant aux autorisations de programme déjà mises en place (frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) dont le montant est arrêté à **3 682 894 €** courants, non actualisables :

Frais de maîtrise d'œuvre	1 614 496 €
Frais de maîtrise d'ouvrage	2 068 398 €

- les dépenses à venir dont le coût d'objectif est fixé à **125,558 M€** (CE01/2007) répartis comme suit aux conditions économiques de janvier 2007 :

Provision dépollution, évictions et autre (yc CCN)	4,968 M€
Travaux d'aménagements en ligne et SMR	96,684 M€
Provision pour aléas et imprévus	8,964 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	10,988 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	3,277 M€
Dépenses communes	0,677 M€
<b>TOTAL</b>	<b>125,558 M€</b>

## 5.8. COUT D'OBJECTIF DU STIF

Le coût d'objectif global du STIF est de **3,5 M€** (CE 01/2007)

# ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

## 6.1. ENGAGEMENT DES FINANCEURS

La signature de la présente convention vaut accord des financeurs sur les dépenses passées et engagement à mettre en place les financements pour la réalisation des phases à venir "Projet" et "Réalisation" de l'opération "Tram'Y", selon le plan de financement détaillé ci-après, dans la limite de l'article 12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif ci-après.

## 6.2. PLAN DE FINANCEMENT DE L'OPERATION

L'opération "Tram'Y", est d'un montant de 244 M€ aux conditions économiques de janvier 2007,

Le plan de financement de l'opération est le suivant:

Subvention de la Région Île-de-France	190,305 M€ soit	78,00 %
Prêt de la Région Île-de-France à la RATP	0,301 M€ soit	0,12 %
Subvention de Plaine Commune	1,800 M€ soit	0,74 %
Subvention de l'État	5,301 M€ soit	2,17 %
Subvention du Département 93	46,293 M€ soit	18,97 %

La répartition de ce plan de financement sur les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage définis pour l'opération est la suivante :

		Financeurs					
		Coûts d'objectif	État	RIF	RATP (prêts RIF)	Plaine Commune	CG 93
Maîtres d'ouvrage	DDE 93	0,526 M€	0,158 M€	0,368 M€ <sup>(4)</sup>			
	Plaine Commune	6,959 M€	2,512 M€	4,447 M€			
	RATP	3,683 M€	2,631 M€	0,751 M€	0,301 M€		
	<b>SOUS TOTAL<sup>(1)</sup></b>	<b>11,168 M€</b>	<b>5,301 M€</b>	<b>5,566 M€</b>	<b>0,301 M€</b>		
	RATP [à venir]	125,558 M€ <sup>(2)</sup>		125,558 M€			
	STIF	3,5 M€		3,5 M€			
	Plaine Commune [à venir]	0,520 M€				0,520 M€	
	EPA Plaine De France	1,040 M€				1,040 M€	
	CG 93	102,214 M€ <sup>(2)</sup>		55,681 M€		0,240 M€	46,293 M€
	<b>TOTAL<sup>(3)</sup></b>	<b>244 M€</b>	<b>5,301 M€</b> 2,17%	<b>190,305 M€</b> 78 %	<b>0,301 M€</b> 0,12 %	<b>1,800 M€</b> 0,74 %	<b>46,293 M€</b> 18,97 %

(1) au titre des financements déjà notifiés: valeurs en Euros courants forfaitisées, non actualisées

(2) yc 50% des dépenses communes

(3) valeur assimilée à des Euros constants janvier 2007, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

(4) après remboursement par l'État de 1 268 596,7 € trop perçu

Soit en euros courants suivant annexe 7 :

		Financeurs					
		Coûts d'objectif	État	RIF	RATP (prêts RIF)	Plaine Commune	CG 93
Maîtres d'ouvrage	DDE 93	0,526 M€	0,158 M€	0,368 M€			
	Plaine Commune	6,959 M€	2,512 M€	4,447 M€			
	RATP	3,683 M€	2,631 M€	0,751 M€	0,301 M€		
	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>11,168 M€</b>	<b>5,301 M€</b>	<b>5,566 M€</b>	<b>0,301 M€</b>		
	RATP [à venir]	147,149 M€		147,149 M€			
	STIF	3,763 M€		3,763 M€			
	Plaine Commune [à venir]	0,640 M€				0,640 M€	
	EPA Plaine De France	1,136 M€				1,136 M€	
	CG 93	120,894 M€		65,851 M€		0,290 M€	54,753 M€
	<b>TOTAL</b>	<b>284,749 M€</b>	<b>5,301 M€</b>	<b>222,329 M€</b>	<b>0,301 M€</b>	<b>2,066 M€</b>	<b>54,753 M€</b>

### 6.3. AUTORISATIONS DE PROGRAMME A METTRE EN PLACE (EN EUROS COURANTS)

Compte tenu des Autorisations de Programme déjà notifiées, les Autorisations de Programme que les financeurs s'engagent à mettre en place pour couvrir les engagements visés dans la présente convention sont évalués aux montants suivants en euros courants et se répartissent dans les tableaux ci-après :

#### 6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage RATP

Coût d'objectif en euros courants : 150 831 897 €

Financier →	RATP (prêt RIF)	Plaine Co.	CG 93	État	RIF
<b>Financement</b>	<b>300 623</b>			<b>2 630 715</b>	<b>147 900 559</b>
<b>AP notifiées avant la CdF</b>	<b>2 128 490</b>			<b>2 630 715</b>	<b>20 558 980</b>
<b>AP appelées avant la CdF</b>	<b>300 623</b> 20%			<b>450 934</b> 30%	<b>751 557</b> 50%
<b>AP à désaffecter</b>	<b>- 1 827 867</b>				<b>- 2 297 423</b>
<b>AP notifiées / clé à modifier</b>					<b>17 510 000</b> 100%
<b>AP à affecter avec nulle clé</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>129 639 002</b> 100 %

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Ile-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis - Epinay-sur-Seine - Villetaneuse

### 6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage Département Seine-Saint-Denis

Coût d'objectif en euros courants : 120 893 794 €

Financier →	Plaine Commune	CG 93	État	RIF
Financement	290 145	54 752 799	0	65 850 850
AP notifiées transférées au CG93				11 600 000 54,6%
TOTAL AP à affecter au CG93	290 145	54 752 799 45,4%	0	54 250 850 54,6%

### 6.3.3. Pour la maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune

Coût d'objectif en euros courants : 7 599 127 €

Financier →	Plaine Commune	CG 93	État	RIF
Financement	640 329	0	2 512 500	4 446 298
AP notifiées avant la CdF			2 512 500	5 865 000 70%
AP à désaffecter				- 1 418 702
AP à affecter	640 329	0	0	0

### 6.3.4. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France

Coût d'objectif en euros courants : 1 136 000 €

Financier →	Plaine Commune	CG 93	État	RIF
Financement	1 136 000	0	0	0
TOTAL AP à affecter	1 136 000	0	0	0

### 6.3.5. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'État – DDE 93

Coût d'objectif en euros courants : 526 188 €

Financier →	Plaine Commune	CG 93	État	RIF
Financement			157 857	368 331
AP notifiées avant la CdF			157 857 30%	4 267 245 70%
AP à désaffecter <sup>(1)</sup>				- 2 630 317
TOTAL AP à affecter	0	0	0	0

(1) en tenant compte du remboursement à venir de l'État vers la RIF de 1 268 597€ trop perçus.

### 6.3.6. Pour la maîtrise d'ouvrage du STIF

Coût d'objectif en euros courants : 3 763 000 €

Financier →	Plaine Commune	CG 93	État	RIF
Financement	0	0	0	3 763 000
TOTAL AP à affecter	0	0	0	3 763 000

---

#### **6.4. AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS**

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'ARTICLE 9 "Comité de suivi de l'opération", validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

#### **6.5. ENGAGEMENT DU STIF**

Le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit finalement à 0,301 M€ HT au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué au préambule, et 43 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant-projet visé en tête de cette convention.

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du tramway Saint-Denis – Épinay-sur-Seine – Villetaneuse dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret 59-157 du 7 Janvier 1959, communément appelée "contrat STIF-RATP". A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite de chacun des montants rappelés ci-dessus.

### **ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION**

#### **7.1. ÉCHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME**

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

#### **7.2. ÉCHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE**

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2007) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3 "Ajustement des échéanciers".

#### **7.3. AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS**

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'ARTICLE 9 "Comité de suivi de l'opération" ci-après, au cours de ses réunions annuelles et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2007)

- déduit de l'évolution de l'index TP01 pour l'année 2006
- puis de 3 % par an pour les années suivantes, taux arrêté conventionnellement.

---

## **ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT**

### **8.1. AUTORISATIONS DE PROGRAMME**

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par eux, et approuvés par les financeurs.

### **8.2. CREDITS DE PAIEMENT**

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées. Pour la Région d'Île-de-France, la demande de versement de subvention sera faite selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses. Pour Plaine Commune le Département émettra un titre de recettes en 2013 du montant global du financement inscrit dans la présente convention.

Les crédits de paiement sont versés par la Région conformément au règlement budgétaire et financier régional. Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95 % avant versement du solde. Le versement du solde interviendra après réception des pièces mentionnées à l'ARTICLE 14 "Bilan physique et financier".

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

### **8.3. MANDATEMENT ET REGLEMENT**

Le mandatement des crédits de paiement dus au maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de mandatements aux dates prévues, le comité de suivi de l'opération validera l'estimation du préjudice financier subi par le maître d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

### **8.4. BENEFICIAIRES**

Les participations et subventions sont versées sur présentation d'un appel à subventions :

#### **au Département de la Seine-Saint-Denis**

sur le compte ouvert au nom du receveur général des finances collectivités territoriales à Saint-Denis, Banque de France, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00934

N° compte : C 9340000000

Clé : 92.

#### **à la Communauté d'agglomération de Plaine Commune**

sur le compte ouvert au nom de la Trésorerie Principale Municipale domicilié à BDF Saint-Denis, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00718

N° compte : C9360000000

Clé : 63.

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villeteuse

---

### **à l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine de France**

sur le compte ouvert au nom de EPA Plaine de France, TP Bobigny, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071  
Code guichet : 93000  
N° compte : 0000 100 10 66  
Clé : 34.

### **à la 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.

### **au STIF**

sur le compte ouvert au nom du Syndicat des Transports d'Île-de-France, domiciliation TP Paris RGF, dont le RIB est le suivant :

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

NOTA : la DDE 93, partie prenante de cette convention pour des prestations terminées et soldées financièrement, ne figure pas dans cette liste.

## **ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION**

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'ensemble de l'opération dans le cadre d'un comité de suivi, co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires et l'État, se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'ARTICLE 10 "Mesures destinées à faciliter le suivi" ou sur demande d'un signataire.

En préparation du Comité de suivi les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

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

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

Il comporte, pour l'ensemble de l'opération :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'ARTICLE 5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif", pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villetaneuse

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

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour l'ensemble de l'opération. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

Une attention particulière sera portée aux aspects fonciers pour lesquels un suivi régulier sera établi. Ce suivi traitera notamment des frais d'acquisition et de gestion du foncier acquis dans le cadre de cette convention. Il établira l'inventaire des espaces non utilisés et les possibilités d'aménagement urbains, de transfert ou de revente qui pourraient en résulter.

Ce suivi pourra faire l'objet d'un protocole entre les parties concernées.

A la demande de la Région, les maîtres d'ouvrage pourront être sollicités pour une présentation de l'avancement de l'opération devant les élus régionaux.

## **ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **10.1. COMPTABILITE DE L'OPERATION**

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

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

### **10.2. INFORMATION**

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

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

### **10.3. SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE**

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de projet État Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'ARTICLE 5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" et du délai indiqué à l'ARTICLE 4 "Délai et calendrier de réalisation" de cette convention pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villeteuse

---

organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...); il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.2 "Maître d'ouvrage coordinateur" de cette convention et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

#### **10.4. INTERVENTION D'EXPERTS**

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

### **ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'ARTICLE 12 "Définition et gestion des écarts", toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'ARTICLE 4 "Délai et calendrier de réalisation" ou des coûts d'objectif prévus à l'ARTICLE 5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" de la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

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

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

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

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

---

## ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

### 12.1. CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'ARTICLE 5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif". Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Économiques de l'avant-projet, selon les modalités de l'article 5.2 .

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

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

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

Si le dépassement du coût d'objectif a pour origine une augmentation importante des dépenses communes, les pénalités à mettre en œuvre feront l'objet d'une décision en comité de suivi.

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

### 12.2. MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF

#### 12.2.1. *Dépassement du coût d'objectif*

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'ARTICLE 11 "Modification de l'Avant-Projet" de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de ceux prévus par la présente convention et par la convention relative à la première tranche fonctionnelle 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 étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'ARTICLE 11 "Modification de l'Avant-Projet" de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4 "Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif".

---

### **12.2.2. Diminution du coût d'objectif**

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

### **12.3. MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS**

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 10.3 "Suivi de la maîtrise d'ouvrage" de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

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

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

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

### **12.4. CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF**

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'ARTICLE 5 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'ARTICLE 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'ARTICLE 5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'ARTICLE 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'ARTICLE 4 "Délai et calendrier de réalisation" pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'ARTICLE 9 "Comité de suivi de l'opération".

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

---

## **ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

## **ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'ARTICLE 5 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

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

## **ARTICLE 15. ÉVALUATION SOCIO ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération "Tram'Y" en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

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

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villetaneuse

---

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

## **ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION**

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

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires et l'État à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de communication commun ; Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication.
- mentionner les financeurs de l'opération - la Région Île-de-France, le Département de Seine-Saint-Denis, l'Etat, la communauté d'agglomération Plaine commune, la RATP - et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

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

## **ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'ARTICLE 11 "Modification de l'Avant-Projet", fait l'objet d'un avenant.

## **ARTICLE 18. REGLEMENT DES DIFFERENDS**

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté, à défaut d'accord amiable, devant le tribunal administratif de Paris.

## **ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION**

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

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

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

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

## **ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

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

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Ile-de-France relative à la réalisation de l'opération tramway Saint-Denis – Epinay-sur-Seine - Villeteuse

- 
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Île-de-France du bilan physique et financier visé à l'ARTICLE 14 "Bilan physique et financier",
  - versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

---

Fait en huit exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties le :

Le Président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis  <b>Hervé BRAMY</b>	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France  <b>Jean-Paul HUCHON</b>
Le Président de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune  <b>Patrick BRAOUEZEC</b>	Le Président Directeur Général de la RATP  <b>Pierre MONGIN</b>
Le Directeur Général de l'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine de France  <b>Hervé DUPONT</b>	Le Directeur Départemental de l'Équipement de Seine-Saint-Denis  <b>Patrick BERG</b>
La Directrice Générale du STIF  <b>Sophie MOUGARD</b>	

---

--	--

## **LISTE DES ANNEXES**

(Non contractuelles)

**Annexe 1 : organigrammes nominatifs**

**Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération**

**Annexe 3 : tableaux visés à l'article 7.**

---

**Annexe 1 : organigrammes nominatifs**

**ORGANIGRAMME NOMINATIF**

*Tram'Y*  
*Tramway Saint- Denis – Epinay-sur-Seine - Villetaneuse*

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

**Maîtrise d'ouvrage État - DDE de Seine–Saint-Denis**

Maître d'ouvrage : M. Patrick BERG, Directeur Départemental de l'Équipement

**Maîtrise d'ouvrage département de la Seine-Saint-Denis**

Maître d'ouvrage : M. Hervé BRAMY, Président du Conseil général,  
Représentant du Maître d'Ouvrage : M. Nicolas MATI

Chef de Projet : xxxx

**Maîtrise d'ouvrage communauté d'agglomération de Plaine Commune**

Maître d'ouvrage :

Chef de Projet :

**Maîtrise d'ouvrage établissement public d'aménagement de la Plaine de France**

Maître d'ouvrage :

Chef de Projet :

**Maîtrise d'ouvrage RATP**

Maître d'ouvrage : Nicole POUILLY, Directrice ADT 93

Chef de Projet : Jean-Charles URVOY

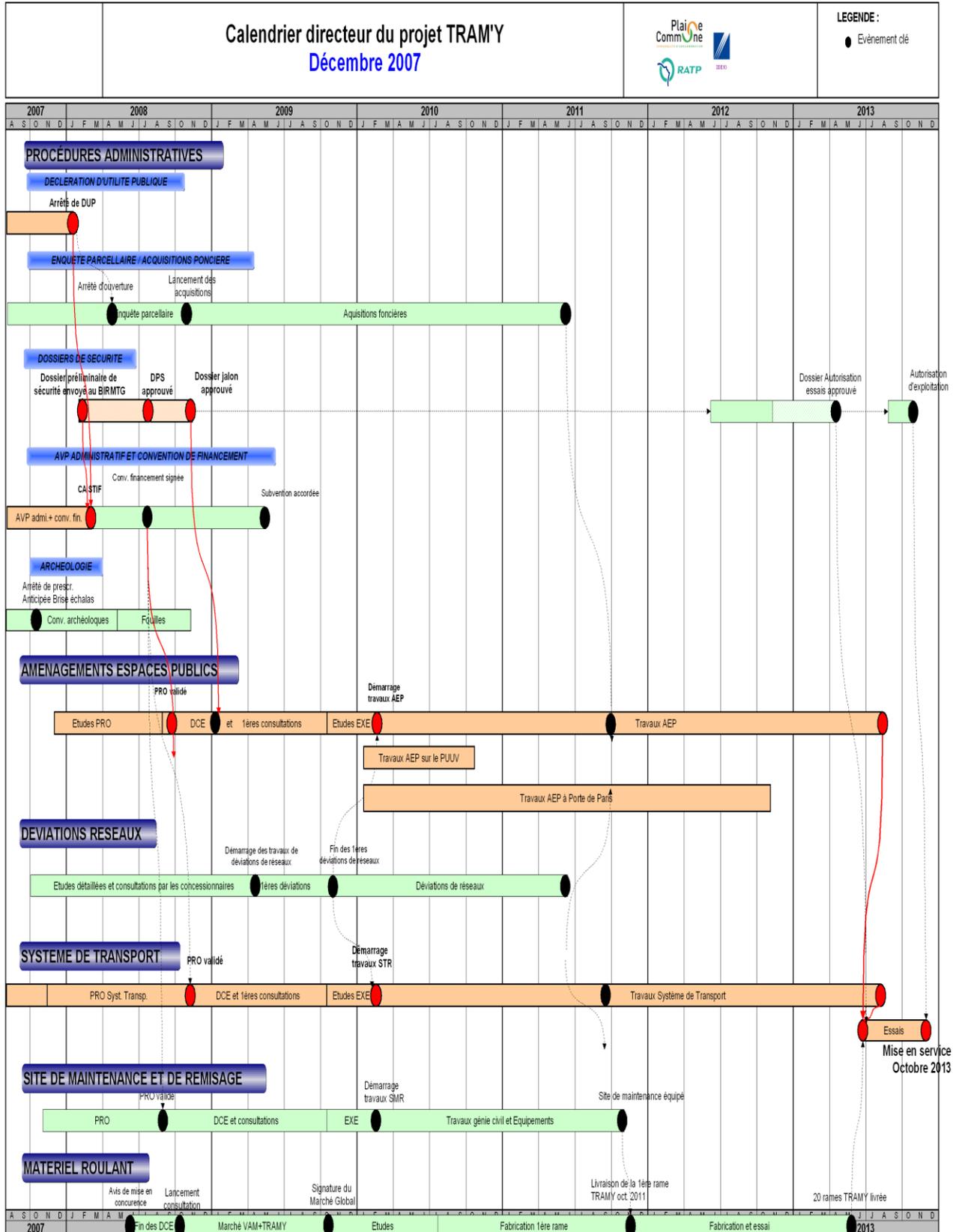
**Maîtrise d'ouvrage STIF**

Maître d'ouvrage : Sophie MOUGARD, Directrice Générale

Chef de Projet : Serge GRYZ

## Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Conforme à l'avant-projet approuvé par le conseil du syndicat des transports d'Ile de France



Annexe 3 : Échéanciers prévisionnels des paiements et des autorisations de programme

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Dépenses	2006 et ant.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
M€ CE 01/2007	1,686	0,596	4,591	7,526	12,228	54,026	18,312	16,402	13,874	129,241
M€ Courants	1,686	0,614	4,870	8,223	13,762	62,631	21,865	20,172	17,008	150,832
État	0,029	0,010	0,128	0,149	0,244	1,065	0,372	0,343	0,291	2,630
Région	1,654	0,602	4,727	8,056	13,490	61,441	21,450	19,789	16,691	147,901
Dép93										
Plaine Commune										
RATP (prêts de la Région)	0,003	0,001	0,015	0,018	0,029	0,125	0,044	0,040	0,026	0,301

(M€ Courants)

**MAITRISE D'OUVRAGE STIF**

Dépenses	2006 et ant.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
M€ CE 01/2007	0	0	2,5	0,5	0,5	0	0	0	0	3,5
M€ Courants	0	0	2,653	0,547	0,563	0	0	0	0	3,763
État										
Région	0	0,	2,653	0,547	0,563	0	0	0	0	3,763
Dép93										
Plaine Commune										
RATP (prêts de la Région)										

(M€ Courants)

**MAITRISE D'OUVRAGE Département de la Seine-Saint-Denis**

Dépenses	2008 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
<b>M€ CE 01/2007</b>	0	3,406	6,622	19,987	31,724	25,937	14,537	<b>102,214</b>
<b>M€ Courants</b>	0	3,558	7,106	22,736	37,419	31,781	18,294	<b>120,894</b>

<b>État</b>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Région</b>	0	1,938	3,871	12,384	20,382	17,311	9,965	<b>65,851</b>
<b>Dép93</b>	0	1,611	3,218	10,297	16,947	14,394	8,285	<b>54,753</b>
<b>Plaine Commune</b>	0	0	0	0	0	0	0,290	<b>0,290</b>
<b>RATP (prêts de la Région)</b>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>

(M€ Courants)

**MAITRISE D'OUVRAGE communauté d'agglomération de Plaine Commune**

Dépenses	2008 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
<b>M€ CE 01/2007</b>	6 958 798	0	0	0	0	520 000	0	<b>520 000</b>
<b>M€ Courants</b>	6 958 798	0	0	0	0	640 329	0	<b>640 329</b>

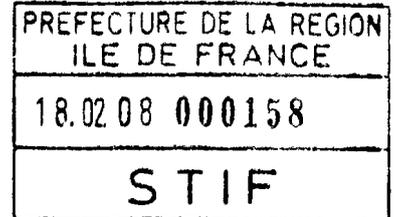
<b>État</b>	2 512 500	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Région</b>	4 446 298	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Dép93</b>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Plaine Commune</b>	0	0	0	0	0	640 329	0	<b>0</b>
<b>RATP (prêts de la Région)</b>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>

(M€ Courants)

**MAITRISE D'OUVRAGE établissement public d'aménagement de la Plaine de France**

Dépenses	2006 et ant.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2007					1,04				1,04
M€ Courants					1,136				1,136

<b>État</b>									
<b>Région</b>									
<b>Dép93</b>									
<b>Plaine Commune</b>					1,136				1,136
<b>RATP</b> (prêts de la Région) (M€ Courants)									



**AVANT-PROJET DU REAMENAGEMENT DES QUAIS ET DE LA  
SIGNALISATION**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Projet Etat- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la décision du conseil du STIF n° 2003/7791 du 1<sup>er</sup> octobre 2003 relative à la prise en considération du schéma directeur de la ligne RER B ;
- VU** la décision du conseil du STIF n° 2006/0782 du 20 septembre 2006 relative à l'approbation du schéma de principe modificatif du projet RER B Nord + ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2006/0790 du 20 septembre 2006 relative à l'approbation de l'avant-projet RER B NORD + Réaménagement du terminus de Mitry-Claye ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2007/0943 relative au budget primitif 2008,
- VU** le rapport n° 2008 /0135,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 6 février 2008, et de commission économique et tarifaire du 7 Février 2008

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** l'avant-projet relatif au réaménagement des quais et de la signalisation, annexé à la présente délibération, est approuvé à compter de la date de l'approbation par les maîtres d'ouvrage désignés à l'article 2, pour un montant de 183,982 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 (à l'exception, du bilan proposé par la SNCF pour le financement de l'exploitation de la ligne).

**ARTICLE 2 :** sont désignés maîtres d'ouvrage RFF et la SNCF. RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur de l'opération.

**ARTICLE 3 :** les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux, dans le respect des dispositions réglementaires, dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service fin 2012.

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

**ARTICLE 5 :** d'approuver la convention de financement d'un montant de 132,189 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 entre le STIF, l'Etat, la Région Ile-de-France, RFF et la SNCF et habilitier la directrice générale à la signer.

**ARTICLE 6 :** de financer ces investissements à hauteur de 50%, soit 74,4 M€, sur les recettes d'investissement provenant notamment du produit des amendes, selon les

modalités d'actualisation, de paiement et de faisabilité actées dans la convention de financement relative à ces projets.

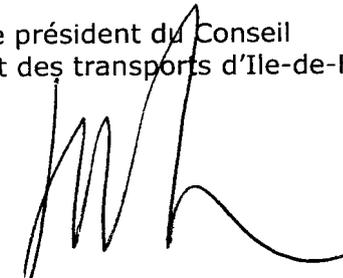
**ARTICLE 7** : d'augmenter de 4,4M€ l'autorisation de programme relative au financement de la **Signalisation et de l'adaptation des quais de la ligne B de gare du Nord** votée au budget primitif 2008 (70M€), sans modifier les crédits de paiements afférents de l'exercice 2008.

**ARTICLE 8** : que la présente délibération vaut décision modificative du budget 2008.

**ARTICLE 9** : la directrice générale du STIF est habilitée à signer tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

**ARTICLE 10** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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



Jean-Paul HUCHON



*PROJET*



RER B NORD +  
REAMENAGEMENT DES QUAIS ET DE  
LA SIGNALISATION  
TRANCHE A

---

Projet inscrit au Contrat de Plan 2000-2006  
et au contrat de projets 2007-2013  
entre l'État et la Région Île-de-France

**CONVENTION DE FINANCEMENT**



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

**« RER B NORD + - REAMENAGEMENT DES QUAIS ET DE LA SIGNALISATION**

**– TRANCHE A »**

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

<b>Version</b>	<b>date</b>	<b>auteur</b>	<b>commentaires</b>
<b>1</b>	<b>14/11/07</b>	<b>GL</b>	
<b>2</b>	<b>16/11/07</b>	<b>GL-MP</b>	<i>Reprise propos LF</i>
<b>2bis</b>	<b>21/11/07</b>	<b>MP</b>	<i>Correct P3, vu...</i>
<b>3</b>	<b>23/11/07</b>	<b>MP-GL</b>	<i>Modifs LF</i>
<b>4</b>	<b>Provisoire</b>	<b>GL</b>	<i>Modifs en séance</i>
<b>5</b>	<b>19/12/07</b>	<b>GL-MP</b>	
<b>6bis</b>	<b>20/12/07</b>	<b>LF</b>	
<b>7</b>	<b>08/01/08</b>	<b>MP-GL</b>	<i>Modifs en séance</i>
<b>8</b>	<b>21/01/08</b>	<b>LF-GL</b>	<i>Modifs en séance</i>
<b>8bis</b>	<b>21/01/08</b>	<b>MP</b>	<i>Modifs abris</i>
<b>8 ter</b>	<b>25/01/08</b>	<b>RFF</b>	
<b>8 quater</b>	<b>28/01/08</b>	<b>SNCF</b>	
<b>9</b>	<b>31/01/08</b>	<b>RFF</b>	
<b>10</b>	<b>13/02/08</b>	<b>STIF</b>	<i>Rectifs p4 suite remarq DREif</i>
<b>11</b>	<b>15/02/08</b>	<b>STIF</b>	<i>Intégr. amendt CCI conseil et cplts RFF (forme §7.1et2 + annexes)</i>

**Entre,**

En premier lieu,

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

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

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

**RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,

**la SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par sa Présidente,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

**le Syndicat des Transports d'Ile de France**, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° [à compléter] du Conseil du STIF en date du ° [à compléter] 2007,

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

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

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « RER B Nord+ » approuvé le 20 septembre 2006,

Vu l'avant-projet partiel de l'opération « Réaménagement des quais et de la signalisation » approuvé par le Conseil du STIF le ° [à compléter],

Vu l'avant-projet partiel de l'opération « Réaménagement du terminus de Mitry-Claye » approuvé par le Conseil du STIF le 20 septembre 2006,

Vu les conventions de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, RFF, la SNCF et le STIF fixant les engagements des financeurs sur les tranches fonctionnelles 1 et 2 de l'opération RER B NORD + Réaménagement du terminus de Mitry-Clayes, notifiées respectivement le ° [à compléter] et le ° [à compléter],

*Il est précisé et convenu ce qui suit :*

## **Préambule**

Le réaménagement des quais et de la signalisation fait partie de l'opération RER B Nord + qui vise à supprimer les contraintes d'exploitation structurelles qui pèsent quotidiennement sur la qualité de l'exploitation et rendent difficile l'obtention d'une qualité de service satisfaisante. Le projet RER B Nord + consiste à faire circuler les trains du RER B sur deux voies qui leur seront réservées. Cette réorganisation de la gestion des flux offre par ailleurs l'opportunité de restructurer la desserte, notamment en heure de pointe.

Ce projet a fait l'objet d'une inscription au contrat de projets Etat Région 2007-2013 à l'article 5 (contribuer à l'accessibilité) pour un montant de 260.5 M€ (CE 01/06), répartis entre Etat (65,0), Région (65,5) RFF et autres (130,0). Compte tenu des financements acquis dans le contrat de plan précédent (10 M€ Etat et 9,5 M€ Région), le contrat de projet fait apparaître un montant supérieur à celui du schéma de principe RER B Nord +, tel qu'approuvé par le STIF. L'utilisation de cette différence est prévue par l'Etat et la Région pour la résorption de points noirs bruits.

Une première partie du projet, le réaménagement du terminus de Mitry-Claye, actuellement en cours de réalisation, a fait l'objet d'un Avant-Projet et de deux conventions afférentes susmentionnés.

La seconde partie du projet comprend le réaménagement des quais et de la signalisation.

Le plan de financement de l'ensemble de l'opération, d'un coût objectif finalement arrêté à 249,146 M€ janvier 2006 (avec option extension des abris de quais [voir plus bas] ), s'établit de la façon suivante :

- Pour la première partie « réaménagement du terminus de Mitry-Claye » et études antérieures (rappel):

M€ CE 01/2006	TOTAL	ETAT	RIF	STIF*
Etudes antérieures à l'AVP	2,080	1,04	1,04	
TF1	8,266	4,133	4,133	
TF2	54,819	12,765	12,765	29,289
<b>TOTAL</b>	<b>65,165</b>	<b>17,938</b>	<b>17,938</b>	<b>29,289</b>

- Pour la seconde partie « réaménagement des quais et de la signalisation »

M€ CE 01/2006	TOTAL	ETAT	RIF	STIF*	RFF
Etudes antérieures et AVP RFF déjà subventionnées	5,822	2,941	2,941		
TA	137,187	34,297	34,297	68,593	
TB	40,972	10,243	10,243	20,486	
<i>Dont Option extension des abris de quais</i>	7,644	1,911	1,911	3,822	
<b>Montant TOTAL Projet</b>	<b>183,981</b>				
<i>Montant restant à financer</i>	178,159	44,540	44,540	89,079	

*NB : La répartition du financement de la TB entre les différents financeurs se fera lors de la finalisation de la convention correspondante sur la base du contrat STIF-SNCF en vigueur, du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 et des dispositions de l'article 7.1 de la présente convention.*

\* dont 60 M€ au titre de sa délibération du 1er Octobre 2003 et un apport supplémentaire justifié, le cas échéant par la stabilité des péages malgré la desserte omnibus prévue à l'AVP (cf. réflexions en cours entre RFF et l'Etat sur l'évolution des péages ferroviaires à la suite du rapport IGF/CGPC)

La seconde partie sera réalisée en deux tranches comprenant :

En tranche A :

- Etudes PROjet et DCE de l'ensemble du projet RER B Nord+ Réaménagement des quais et de la signalisation
- Redécoupage du block Paris/Aulnay et Aulnay CDG
- 3 eme voie du PIEX (Parc des expositions)
- IPCS sur la branche Aulnay/CDG.
- Rehaussement des quais sur les branches Aulnay/Mitry et Aulnay/CDG y compris la gare d'Aulnay.

Nota 1: Le rehaussement des quais inclut les mesures conservatoires pour réaliser l'option d'extension des abris de quais.

Nota 2 : La création de la 3eme voie du PEIX devra être compatible avec la réalisation ultérieure de deux tiroirs d'arrière gare situés au Nord de la gare du PIEX.

En tranche B :

- Etudes non réalisées en tranche A
- Renforcement de la sous-station de Mitry
- Rehaussement des quais du tronc commun Paris /Aulnay ( hors gare d'Aulnay)
- Option d'extension des abris de quais

La fonctionnalité et les améliorations complètes attendues ne seront effectives qu'à l'issue de la tranche B.

Les dépenses afférentes à l'opération aux conditions économiques de janvier 2006 s'élèvent à 183,981 M€ dont 5,822 M€ d'études antérieures et AVP sous MOA RFF déjà subventionnées.

La présente convention a pour objet d'établir les modalités de financement de la tranche A d'un montant de 137,188 M€ (CE 01/2006, sur les périmètres RFF+SNCF).

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « RER B NORD+ – Réaménagement des quais et de la signalisation ».

La présente convention présente les deux tranches de l'opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche A selon le plan de financement détaillé à l'article 7.2.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération les concernant tels que définis dans l'avant-projet visé ci-dessus et pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre.

Le régime institué par la présente convention est également soumis, sauf disposition contraires explicites, à celui institué par la convention signée le °[à compléter] précédemment visée.

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

« RER B NORD + Réaménagement des quais et de la signalisation – Tranche A »

## **ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGES**

### **2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage**

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national ; la SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et la SNCF.  
Leur périmètre respectif d'intervention est décrit à l'article 3.

### **2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur**

Après concertation et agrément des maîtres d'ouvrages, et par délibération du Conseil le 20 septembre 2006, le STIF a désigné RFF en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

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

### **3.1. Maîtres d'ouvrage**

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tels que définis dans le dossier d'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF du 14/02/2008.

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

- ✓ du respect des délais fixés à l'article 4 et du coût d'objectif défini à l'article 5,
- ✓ du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8.

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

#### **3.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de RFF**

RFF assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Le redécoupage du block (y compris les modifications du KCV-p) sur le tronc commun Paris/Aulnay et la branche Aulnay/CDG
- La réalisation d'une troisième voie en gare du PIEX
- La création d'installations permanentes de contre-sens entre Aulnay et CDG1
- Le réhaussement des quais des gares (hors gare de Mitry)
- Le renforcement de la sous-station de Mitry

#### **3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF**

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Les installations d'informations fixes et dynamiques des quais
- Les installations de confort et de sûreté des voyageurs sur les quais
- Les installations d'équipement agent seul

### 3.2. Maître d'ouvrage coordinateur

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 2.2 assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

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

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d'ouvrage.

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

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

## ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service de l'ensemble du projet RER B Nord + est fixée à 58 mois (selon le planning annexé) à compter de la notification de la présente convention de financement, sous réserve de la mise en place, dans les temps prévus, des financements correspondants, y compris ceux relatifs à la tranche B.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 3, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

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

Sauf indication contraire les montants ci-dessous sont des montants hors taxes.

### 5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à l'opération sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Elles s'élèvent à **183, 981 M €** (CE 01/2006) pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre, dont 137,187 M€ (CE 01/2006) faisant l'objet de la présente convention et 5, 822 M€ (CE 01/2006) (5,822 M€ part RFF et 0 M€ part SNCF) au titre des études AVP qui sont déjà subventionnées par l'Etat et la Région.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

Cette estimation comprend une enveloppe spécifique de 7,65 Meuros CE 01/2006 destinée à financer l'extension des abris de quais les plus utilisés afin de favoriser la régularité. Ce programme de travaux est une option au programme de base, il ne pourra être engagé qu'après consultation du comité de suivi (prévu à l'article 13.1), au regard :

- d'un constat de contrôle avéré de respect du coût d'objectif global de l'opération RER B Nord +
- de la confirmation du respect de son estimation propre.

Ce comité de suivi devra se tenir dans les deux ans environ suivant la notification de la présente convention.

## 5.2. Base de comparaison des coûts

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

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

## 5.3. Coût d'objectif de RFF

Le coût d'objectif de l'opération de RFF est celui inscrit dans l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF et actualisé aux conditions économiques de janvier 2006. Il est fixé à 167,307 M€ pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre dont 125,112 M€ faisant l'objet de la présente convention tranche A et 5,822 M€ au titre des études AVP qui sont déjà subventionnées par l'Etat et la Région.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

- Travaux (*) :	115,070 M€
- Provision pour aléas et imprévus :	22,633 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre :	21,041 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage :	6,090 M€
- Communication et CSPS :	<u>2,473 M€</u>
<b>Total</b>	<b>167,307 M€</b>

Ce coût inclut les 7,65 M€ CE 01/2006 indiqués au dernier alinéa du 5.1 et soumis au régime particulier susmentionné.

*(\*) Ces postes seront sous-détailés ultérieurement par le représentant de chaque maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage proposé qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous-découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.*

## 5.4 Coût d'objectif de la SNCF

Le coût d'objectif de l'opération de la SNCF est le montant de son opération inscrite dans l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF et actualisé aux conditions économiques de janvier 2006. Il est fixé à 16,674 M€, pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

- Travaux (*) :	12,254 M€
- Provision pour aléas et imprévus :	1,225 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre :	2,022 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage :	0,775 M€
- Communication et CSPS :	<u>0,398 M€</u>
<b>Total</b>	<b>16,674 M€</b>

(\*) Ces postes seront sous-détailés ultérieurement par le représentant de chaque maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous-découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.

## ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES

Le projet est divisé en deux tranches distinctes

Le coût de la tranche A est défini ci-dessous ; le plan de financement est défini à l'article 7 ci-après.

Le coût de la tranche B est de 40,971 Meuros aux conditions économiques de janvier 2006.

### 6.1. Tranche A:

Pour RFF, le montant de la tranche A s'élève à **125,112 M€** (CE 01/2006).  
 Pour la SNCF, il s'élève à **12,076 M€** (CE 01/2006).

**6.1.1 Part de la tranche A sous la maîtrise d'ouvrage de RFF**

		M€ CE 01/2006	M€ courants
1	Acquisitions		
2	Travaux	87, 600	95,033
	<b>Signalö et KCVP</b>		
	<i>Paris Aulnay</i>	21, 974	23,839
	<i>Aulnay Roissy</i>	7, 590	8,234
	<b>PIEX</b>		
	<i>3eme voie</i>	22, 837	24,775
	<i>Contresens</i>	5, 278	5,726
	<b>Quais</b>		
	<i>Tronc commun : Paris Aulnay</i>		
	<i>Aulnay</i>	6, 727	7,298
	<i>Branche Aulnay Roissy</i>	12, 470	13,528
	<i>Branche Aulnay Mitry</i>	8, 276	8,979
	<b>Sous station Mitry</b>		
	<b>Qualité environnementale</b>		
	<i>Base TFA</i>	0, 111	0,120
	<i>Base TFB</i>		
	<i>Protections acoustiques à Mitry coté V2 non planifiées</i>	0, 597	0,648
	<b>Sondages</b>	1, 194	1,295
	<i>Extension des abris de quais TA</i>	0, 544	0,590
	<i>Extension des abris de quais TB</i>		
3	Provisions pour risques	16, 688	18,102
4	MOE	14, 396	15,618
5	Autres dépenses de MOA		
	CSPS + CT	1, 250	1,356
	Communication	0, 947	1,027
6	MOAD	3, 313	3,594
7	MOA RFF	0, 920	0,998
	<b>Total :</b>	<b>125, 112</b>	<b>135,728</b>

**6.1.2 Part de la tranche A sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF**

		M€ CE 01/2006	M€ courants
1	Acquisitions		
2	Travaux	8,7916	9,25
	<b>Signalé et KCVP</b>		
	<i>Paris Aulnay</i>	0,167	0,18
	<i>Aulnay Roissy</i>	0,0166	0,02
	<b>PIEX</b>		
	<i>3eme voie</i>		
	<i>Contresens</i>	0,191	0,21
	<b>Quais</b>		
	<i>Tronc commun : Paris Aulnay</i>		
	<i>Aulnay</i>	1,389	1,41
	<i>Branche Aulnay Roissy</i>	3,215	3,39
	<i>Branche Aulnay Mitry</i>	3,813	4,05
3	Provisions pour risques	0,879	0,95
4	MOE	1,451	1,57
5	Autres dépenses de MOA		
	CSPS + Communication	0,398	0,43
6	MOA SNCF	0,556	0,60
	<b>Total :</b>	<b>12,076</b>	<b>13,072</b>

**ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE A****7.1. Engagements des financeurs**

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour la tranche A de l'opération et pour un coût total de **137,188 M€** (CE 01/2006).

Les financeurs s'engagent à financer cette tranche dans la limite de l'article 13.4 et selon le plan de financement présenté ci-après.

Le STIF souhaite que d'ici la mise en service du projet RER B Nord +, et compte tenu du caractère dédié des voies sur lesquelles sont réservés les sillons, les péages n'augmentent pas au delà des coûts marginaux de gestion et d'entretien de la ligne sous l'effet du nouveau service du RER B tel que figurant à l'AVP et compte tenu des travaux de renouvellement évités dans le cadre de cet AVP. Dans cette perspective, le STIF propose de financer la part qu'aurait pu acquitter RFF sur cette tranche de l'opération en application de ses règles d'intervention (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997).

Lors de la mise en service, le calcul de la capacité d'autofinancement de RFF (calcul article 4) sera effectué en tenant compte de la tarification en vigueur et en fonction du coût effectif des travaux (absence de risque constructeur) ainsi que d'un engagement que prendra le STIF de commander les sillons du RER B, conformément au service prévu au schéma de principe, sur une longue période (absence de risque trafic).

Ce calcul portera sur l'ensemble du projet réalisé (réaménagement du terminus de Mitry-Claye, réaménagement des quais et de la signalisation, tranches A et B)

Le cas échéant, RFF remboursera alors le STIF à concurrence de la capacité d'au-financement ainsi calculée.

## 7.2. Plan de financement de la tranche A

Compte tenu des échéanciers de dépenses prévisionnels en euros CE 01/2006 et en euros courants figurant à l'annexe 3, le plan de financement de la tranche A est le suivant (en millions d'euros 2006 et en millions d'euros courants) :

Maîtres d'ouvrage		Financiers			
		ETAT	RIF	STIF <sup>(1)</sup>	RFF
	<i>M€ CE 01/2006</i>	25%	25%	50%	0%
Total	<b>137,188</b>	<b>34,297</b>	<b>34,297</b>	<b>68,594</b>	
RFF	125,112	31,278	31,278	62,556	
SNCF	12,076	3,019	3,019	6,038	
	<i>M€ Courants</i>				
Total	<b>148,800</b>	<b>37,200</b>	<b>37,200</b>	<b>74,400</b>	
RFF	135,728	33,932	33,932	67,864	
SNCF	13,072	3,268	3,268	6,536	

(1) Le STIF apporte 50% du financement de la tranche A afin de permettre en œuvre de cette convention de financement dans les meilleurs délais ; cette modalité ne remet pas en cause le respect du principe de financement global de l'opération RER B N+ tel qu'il apparaît dans le contrat de projet Etat Région signé le 23 mars 2007, soit pour l'ensemble de l'opération RER B N+ :

	total	ETAT	Région	RFF et autres
CPER 2000/2006	19,5	10	9,5	
CPER 2007/2013	260,5	65	65,5	130
Total :	280	75	75	130

La subvention du STIF est forfaitaire et actualisable.

## ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

### 8.1. Echancier des autorisations de programme

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

### 8.1. Echancier prévisionnel des dépenses par maîtres d'ouvrage

Les échéanciers joints en annexe 4 évaluent, en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, les dépenses pour chaque maître d'ouvrage.

Les échéanciers prévisionnels des dépenses par maître d'ouvrage sont établis en euros constants (CE 01/2006) et en euros courants, sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de janvier 2006 :

- déduit de l'évolution de l'index TP01 pour l'année 2006,
- puis de 1,80% par an (prévision de l'indice prix PIB 2006) pour les années suivantes.

### 8.3. Ajustement des échéanciers

Les échéanciers prévisionnels pourront être ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 10 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des

maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

#### **8.4 Solde**

Conformément à l'article 13.1 et suite à l'achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage procédera à la présentation d'un dernier appel de fonds pour règlement du solde.

Chaque maîtrise d'ouvrage présente le relevé des dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

En cas d'écart, les dispositions de l'article 13.1 et 13.2.1 s'appliqueront.

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

#### **9.1. Autorisations de programme**

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par eux et approuvés par les financeurs.

A défaut, les maîtres d'ouvrage demandent la convocation d'un comité de suivi exceptionnel (voir l'article 10).

#### **9.2. Crédits de paiement**

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article 9-3.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention pourront continuer à être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

#### **9.3. Versement et règlement**

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

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

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

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

*NB : pour les appels auprès de la Région, le cumul des versements sera effectué suivant la décision du CR 140-07.*

Pour les appels de fonds auprès du STIF ils procéderont comme suit :

- premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires
  - à la date de l'ordre de service de démarrage des travaux, un premier appel de fonds correspondant à 15 % du montant de la phase réalisation en € courants indiqué à l'article 6.1.1
  - ensuite, versements d'acomptes en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le taux de participation visé à l'article 7.2. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération du maître d'ouvrage.

Le cumul des fonds appelés en phase réalisation ne pourra pas excéder 80 % du montant plafonné défini au plan de financement.

- Solde
  - Après achèvement de l'intégralité des travaux, le maître d'ouvrage présente le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement, auquel sera ajouté le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF révisé à la date de présentation du solde

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

#### **9.4. Bénéficiaires et facturation**

Les participations et subventions sont versées à :

##### **RFF**

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

Code banque : 30003  
Code guichet : 03620  
N° de compte : 00 020 062 145  
Clé : 94.

##### **SNCF**

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

Code banque : 30001  
Code guichet : 00064  
N° de compte : 000000 6 2385  
Clé : 95.

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

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

## **ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION**

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

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 11 ou sur demande d'un signataire.

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

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

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

Le compte-rendu comporte :

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

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

## **ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **11.1. Comptabilité de l'opération**

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

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

### **11.2. Information**

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

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

### **11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions techniques de l'avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.3 et 5.4, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

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

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

### **11.4. Intervention d'experts**

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs, d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi

qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage étant chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

## **ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5 à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil d'Administration du STIF.

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

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

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

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

## **ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **13.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage**

Chaque maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5. Pour permettre cette comparaison, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de janvier 2006, selon les modalités de l'article 5.2. Il s'engage aussi, à partir de la décision unanime du comité de suivi de lancement du programme de travaux correspondant mentionné au dernier alinéa du 5.1, sur le respect du coût d'objectif spécifique concernant l'extension des abris filants pour un montant de 7,65 Meuros CE 01/2006.

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

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

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

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

## **13.2. Modalités de modification du coût d'objectif**

### **13.2.1. Dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées et en premier lieu le non lancement du programme spécifique d'extension d'abris filants mentionné au dernier alinéa du 5.1, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 7.2 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Les financeurs spécifient en tout état de cause qu'ils n'entendent pas prendre en charge le moindre dépassement par rapport au coût d'objectif de 7,65 M€ CE 01/2006 mentionné au dernier alinéas du 5.1 et concernant le programme spécifique d'extension des abris filants de quai. La SNCF s'engage pour sa part à prendre en charge, le cas échéant, le dépassement avéré de l'extension des abris de quais par rapport au coût d'objectif de 7,65 M€ CE 01/2006 et à régler RFF les dépenses supportées au titre de ce dépassement.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 13.4.

### **13.2.2. Diminution du coût d'objectif**

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant.

### **13.3. Modalités de modification des délais**

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la présente convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

### **13.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif**

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération (dépenses de MOA) du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'article 10.

Il est convenu entre les parties que cette clause d'intéressement puisse être réexaminée in fine dans le cas de la maîtrise d'ouvrage de RFF, à la demande de celui-ci, du STIF ou des financeurs ; en effet, du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné un mandataire de sa maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat contenant ses propres clauses d'intéressement, et qui, d'autre part, présente ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération peuvent interférer avec ceux qui seraient appliqués par les financeurs ; afin d'éviter toute distorsion le cas échéant, RFF s'engage à communiquer au STIF à sa demande une copie de sa convention de mandat, de ses avenants éventuels et du détail des pénalités (ou boni) imposés (ou versés) à son mandataire.

Les parties conviennent d'examiner l'application des clauses de cet article 13 au regard du cadre plus large du montant global, objectif et réalisé, de l'opération « RER B Nord + ».

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

#### **ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX**

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

#### **ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'article 5 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses effectivement payées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),

- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

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

## **ARTICLE 16. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE**

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

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

## **ARTICLE 17. PUBLICITE – COMMUNICATION**

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

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

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

## **ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 12, fait l'objet d'un avenant.

## **ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION**

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

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

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

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

## **ARTICLE 20 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

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

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 15,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

<p><b>Pour l'Etat</b> Pierre MUTZ Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris</p>	<p><b>Pour la Région d'Ile-de-France</b> Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p><b>Pour RFF</b> Hubert DU MESNIL Président</p>	<p><b>Pour la SNCF</b> Anne-Marie IDRAC Présidente</p>
<p><b>Pour le STIF</b> Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>	

## Liste des annexes

- Annexe 1 : organigrammes nominatifs
- Annexe 2: calendrier prévisionnel de l'opération
- Annexe 3 : échéanciers des dépenses par maître d'ouvrage de la tranche A (en € courants et en € constants)
- Annexe 4 : répartition des travaux de quais par gare

## **ANNEXE 1**

### **ORGANIGRAMMES NOMINATIFS**

#### *RER B NORD + – Réaménagement des quais et de la signalisation*

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

#### **Maîtrise d'ouvrage RFF**

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération Daniel Siguret, DR Idf, SPI

Chef de Projet Daniel Siguret, DR Idf, SPI

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué François Leblanc, SNCF, Paris Nord

Maîtrise d'Oeuvre : chef de projet Christian LECOQ, Centre Ingénierie Nord-Paris

#### **Maîtrise d'ouvrage SNCF**

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération Thierry Joubert, DO Transilien

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué François Leblanc, SNCF, Paris Nord

Maîtrise d'Oeuvre : chef de projet Christian LECOQ, Centre Ingénierie Nord-Paris





**ANNEXE 3**  
**ECHEANCIERS DES DEPENSES PAR MAITRE D'OUVRAGE DE LA**  
**TRANCHE A**  
**[en euros courants et en euros constants]**

**Echéancier prévisionnel des dépenses sous périmètre SNCF**

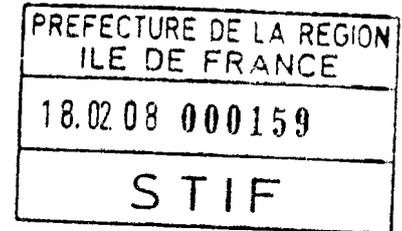
Tranche A	2008	2009	2010	2011	2012	2013
K€ CE 01/2006	1.162	0.210	3.651	5.864	1.188	0
K€ Courants	1.195	0.222	3.921	6.411	1.323	0

**Echéancier prévisionnel des dépenses sous périmètre RFF**

Tranche A	2008	2009	2010	2011	2012	2013
K€ CE 01/2006	6,984	14,414	38,743	38,098	21,198	5,675
K€ Courants	7,238	15,206	41,609	41,652	23,593	6,430

**ANNEXE 4**  
**Répartition indicative du montant des travaux de quais par gare en**  
**montant brut de travaux sous périmètre RFF et SNCF**  
**hors option extension des abris de quai**  
**[en euros constants aux conditions économiques de janvier 2006]**

En milliers d'euros aux conditions économiques de janvier 2006	Tranche A objet de la présente convention	Tranche B
<b>Tronc commun : Paris Aulnay</b>		
Paris-Nord		<i>118</i>
La Plaine- SDF		<i>663</i>
La Courneuve-Aubervilliers		<i>3 883</i>
Le Bourget		<i>3 177</i>
Drancy		<i>3 516</i>
Blanc-Mesnil		<i>2 317</i>
<b>Aulnay</b>	<i>8 116</i>	
<b>Branche Aulnay Roissy</b>		
Sevran-Livry	<i>5 522</i>	
Vert-Galant	<i>5 034</i>	
Villeparisis	<i>5 129</i>	
<b>Branche Aulnay Mitry</b>		
Sevran-Beaudottes	<i>2 239</i>	
Villepinte	<i>2 429</i>	
PIEx	<i>3 495</i>	
CDG1	<i>3 537</i>	
CDG2	<i>389</i>	



**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES  
LIAISON TRAM-TRAIN MASSY-EVRY**

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement,
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable,
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007,
- VU** le rapport n° 2008/0136,
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 6 février 2008 et de la commission de la démocratisation du 6 février 2008 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du projet de liaison tram-train Massy-Evry.

**ARTICLE 2** : d'approuver les objectifs poursuivis par le projet de liaison tram-train Massy-Evry qui sont les suivants :

- créer une liaison entre les 2 pôles importants d'emploi de l'Essonne que sont Massy et Evry ;
- desservir le Val d'Orge directement ou par correspondance avec le RER C ;
- renforcer le maillage avec les liaisons ferroviaires radiales au niveau des gares de Massy (RER B et RER C), Epinay-sur-Orge (RER C) et Evry (RER D) ;
- offrir une correspondance en gare de Massy-Palaiseau avec les futurs transports en commun en site propre (TCSP) : liaison Massy-Orly et liaison du plateau de Saclay Scientipôle jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines (qui reliera les parcs d'activité économique, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche de Saclay).

**ARTICLE 3** : la directrice générale est habilitée à saisir la Commission Nationale du Débat Public sur la base du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, conjointement avec RFF et la SNCF.

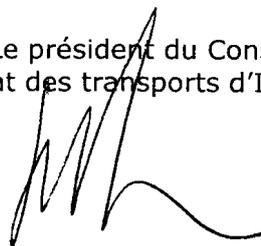
**ARTICLE 4** : en cas de décision positive sur l'organisation d'un débat public, les études et procédures nécessaires au débat seront poursuivies sur la base des orientations définies dans le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales, en étroite collaboration avec RFF et la SNCF.

**ARTICLE 5** : en absence d'organisation d'un débat public, une concertation préalable selon l'article L 300-2 du code de l'urbanisme sera menée conjointement avec RFF et la SNCF. Les modalités de cette concertation préalable des habitants, associations locales et autres personnes concernées, relatives au projet de liaison tram-train Massy-Evry comprendraient au moins :

- une publicité préalable, dans la presse et par affichage, pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- la tenue d'une exposition d'information générale sur le projet d'une durée de 2 semaines minimum ;
- la présence, sur les lieux de l'exposition, d'un registre à disposition du public, ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail, pour que le public puisse y consigner ses suggestions ou ses observations ;
- la mise à disposition d'un dépliant d'information sur le projet ;
- la tenue éventuelle de réunions publiques.

**ARTICLE 6** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation préalable.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed text of the president's name.

Jean-Paul HUCHON

**Délibération n° 2008/0137**

**Séance du 14 février 2008**

**« Tangentielle ouest, convention de maîtrise d'ouvrage unique  
entre le STIF, RFF et la SNCF**

**Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique  
d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye RER et  
Saint Cyr RER.**

**Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales d'une  
desserte par tram train entre Achères RER et Cergy RER. »**

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

- Vu** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- Vu** la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et les décrets pris pour son application ;
- Vu** la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- Vu** la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- Vu** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- Vu** le décret 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la Société Nationale des chemins de fer français ;
- Vu** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- Vu** le rapport n°2008/137
- Vu** le Contrat de Projets État - Région d'Ile de France 2007 - 2013 signé le 23 mars 2007 ;
- Vu** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 6 février 2008 ;

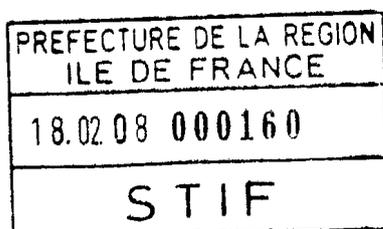
**CONSIDERANT** qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer la convention de maîtrise d'ouvrage unique avec la SNCF et RFF pour un montant de 810 000 € HT, chacun des co-maîtres d'ouvrage assurant la prise en charge du tiers des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage unique, soit 270 000 € HT.

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : la directrice générale est autorisée à signer la convention de maîtrise d'ouvrage unique avec la SNCF et RFF pour un montant de 968 760 euros TTC (810 000 euros HT) aux conditions économiques de décembre 2007. La participation maximale du STIF est fixée à 270 000 € HT.

**ARTICLE 2** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.



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

Jean-Paul HUCHON



## Tangentielle ouest

### Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye et Saint Cyr.

### Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales d'une desserte par tram train entre Achères et Cergy. *Convention de Maîtrise d'Ouvrage Unique*

Entre :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 11 avenue de Villars à Paris (VII<sup>ème</sup>), numéro SIRET : 287 500 078 00012, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie Mougard, dûment habilitée, ci-après désigné le "STIF",

d'une part,

**La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIV<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Thierry Mignauw, directeur de Transilien, sis 209-211 rue de Bercy à Paris (XII<sup>ème</sup>), ci-après dénommée la "SNCF"

et

**Réseau Ferré de France**, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII<sup>ème</sup>, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Bernard Chaineaux, directeur régional Ile-de-France, sis 87/89 quai Panhard et Levassor à Paris (XIII<sup>ème</sup>), ci après dénommé « R.F.F. »,

d'autre part.

---

Vu la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et les décrets pris pour son application.

Vu la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Vu la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France.

Vu le décret 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la Société Nationale des chemins de fer français.

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

Vu le Contrat de Projets État - Région d'Île de France 2007 - 2013 signé le 23 mars 2007,

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>4</b>
<b>ARTICLE 1. Définitions.....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 2. Objet .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3. Désignation du Maître d'ouvrage UNIQUE .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 4. Personnes chargées de l'exécution de la convention.....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 5. Programme de l'opération.....</b>	<b>5</b>
5.1 Programme général de l'opération .....	5
5.2 Périmètre du transfert de maîtrise d'ouvrage .....	5
<b>ARTICLE 6. Dispositions techniques et administratives .....</b>	<b>6</b>
6.1 Missions faisant l'objet du transfert de maîtrise d'ouvrage .....	6
6.2 Délais .....	6
6.3. Modalités d'association des partenaires .....	6
6.3.1 Commission de suivi.....	6
6.3.2 Comité technique des études.....	7
6.3.3 Réunions des trois co-maîtres d'ouvrage.....	7
6.4. Validation des documents.....	7
6.5. Règles de passation des contrats.....	7
6.6. Dispositions relatives à la transparence des activités du maître d'ouvrage unique.	8
<b>ARTICLE 7. Dispositions financières .....</b>	<b>8</b>
7.1. Montant du périmètre objet du transfert de maîtrise d'ouvrage .....	8
7.2 Engagement des co-maîtres d'ouvrage.....	8
7.3. Principes de financement.....	8
7.4. Révision – Actualisation .....	8
7.5. Modalités de versement .....	8
7.6. Modification du montant de l'enveloppe financière allouée .....	9
<b>ARTICLE 8. Confidentialité.....</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 9. Propriété intellectuelle des projets .....</b>	<b>9</b>
9.1. Prestations exécutées dans le cadre d'un contrat.....	9
9.2. Prestations exécutées par les moyens propres du maître d'ouvrage unique .....	9
<b>ARTICLE 10. Durée de la convention .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 11. Résiliation .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 12. Règlement des litiges .....</b>	<b>11</b>

## **PREAMBULE**

Le projet de tangentielle ouest a fait l'objet d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006.

L'opération "Tangentielle ouest" est inscrite au Contrat de Projet Etat-Région 2007 / 2013. Le tracé est composé de trois sections correspondant à :

- la section Grande Ceinture Ouest « Saint-Germain GC – Noisy-le-Roi » qui doit faire l'objet d'adaptations pour une exploitation en tram-train ;
- l'extension nord « Saint-Germain GC – Saint-Germain RER » qui comporte deux variantes de tracé ;
- l'extension sud « Noisy-le-Roi – Saint-Cyr RER ».

Le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (arrêté par délibération du conseil régional le 15 février 2007) préconise, en ce qui concerne les tangentielles de prolonger la tangentielle ouest, en tram-train, à Saint Germain en Laye RER et à Saint Cyr RER (phase 1) puis à Cergy RER (phase 2).

L'opération comporte un atelier de maintenance du matériel roulant dont l'exploitation sera confiée à la SNCF en vertu de la loi 97-135 du 13 février 1997 régissant le réseau ferré national.

Le programme global de cette opération est indiqué à l'article 5.1 de la présente convention.

Au titre de l'article 3 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 sus-visé, RFF est maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ; il assure en particulier la maîtrise d'ouvrage des opérations de construction ou de réhabilitation des infrastructures ferroviaires et des équipements nécessaires à l'exploitation des lignes.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée par application du décret 83-816 du 13 septembre 1983 précité, en particulier celles de la rénovation et de la modernisation des bâtiments-gare, ainsi que celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

Au titre de l'article 15-I du décret 2005-664 du 10 juin 2005 précité, « parmi les projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, le syndicat détermine les projets qu'il soumet à son approbation et qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant projet ... »

Au titre de l'article 15-II du décret 2005-664 du 10 juin 2005 précité le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures nouvelles destinées au transport public (création de lignes nouvelles, gares routières, parcs relais....).

Considérant que l'atteinte des objectifs de ce projet unique relève de la compétence des trois maîtres d'ouvrage désignés ci-dessus, ces derniers conviennent, en vertu de l'article 2-II de la loi MOP, que l'un d'entre eux peut assurer la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération et que les modalités techniques, administratives et financières du transfert de maîtrise d'ouvrage vers le maître d'ouvrage unique seront régies par la présente convention.

## **ARTICLE 1. DEFINITIONS**

Co-maîtres d'ouvrages : Dans le cadre de la présente convention, sont désignés par « co-maîtres d'ouvrages », les personnes morales signataires de la présente convention et pouvant légitimement assurer la maîtrise d'ouvrage d'une partie de l'opération.

Maître d'ouvrage unique : Dans le cadre de la présente convention, est appelé « maître d'ouvrage unique », le maître d'ouvrage désigné par tous les maîtres d'ouvrage de l'opération en vertu de l'article 2-II de la loi MOP.

## **ARTICLE 2. OBJET**

La présente convention est passée entre maîtres d'ouvrages ne pouvant réaliser seuls l'opération projetée afin de définir les droits et obligations entre eux dans la perspective de la réalisation de l'opération « tangentielle ouest ».

Elle est passée en vertu de l'article 2-II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

## **ARTICLE 3. DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE**

Les co-maîtres d'ouvrages confient au STIF, qui l'accepte, la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération décrite à l'article 5.1 et pour la durée définie à l'article 10.

Dans le cadre du transfert de maîtrise d'ouvrage ainsi convenu, le maître d'ouvrage unique est reconnu comme le maître d'ouvrage de l'opération au sens de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sus-visée.

## **ARTICLE 4. PERSONNES CHARGEES DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION**

Pour l'exécution de la présente convention, les signataires seront représentés par les personnes physiques suivantes :

- pour le STIF : le directeur des projets d'investissements, ou son représentant ;
- pour RFF : le chef du service des études et de l'optimisation du réseau de la direction régionale Ile de France, ou son représentant ;
- pour la SNCF : le chef du département développement de la Direction Ile de France, ou son représentant.

## **ARTICLE 5. PROGRAMME DE L'OPERATION**

### **5.1 Programme général de l'opération**

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France a décidé de recourir à un appel d'offres ouvert en vue de sélectionner le bureau d'études auquel il confiera :

- l'étude du schéma de principe, le dossier d'enquête publique et l'étude d'impact de la tangentielle ouest de St Cyr RER à St Germain RER ;
- l'étude de niveau DOCP du prolongement de la tangentielle ouest d'Achères RER à Cergy RER.

### **5.2 Périmètre du transfert de maîtrise d'ouvrage**

- Le périmètre de l'opération faisant l'objet de la présente convention est restreint à la phase des procédures nécessaires à la préparation d'un appel d'offres en vue de la désignation d'un seul prestataire, et des études pour le schéma de principe, le dossier

d'enquête, l'étude d'impact de la tangentielle ouest, ainsi que l'étude de niveau DOCP du prolongement de la tangentielle ouest d'Achères RER à Cergy RER.

## **ARTICLE 6. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES**

### **6.1 Missions faisant l'objet du transfert de maîtrise d'ouvrage**

Pour le périmètre défini à l'article 5.2, le maître d'ouvrage unique est chargé par les co-maîtres d'ouvrage d'assurer la production d'un dossier de schéma de principe du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

### **6.2 Délais**

Le maître d'ouvrage unique est tenu d'exécuter les missions qui lui sont confiées par la présente convention dans un délai de 48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de ladite convention selon les dispositions prévues par l'article 10 de la présente convention.

### **6.3. Modalités d'association des partenaires**

#### **6.3.1 Commission de suivi**

Pour mémoire, une commission de suivi des études est mise en place sous la présidence du STIF. Elle comprend :

- le Directeur Général des Transports et de la Mer (Ministère chargé des Transports) ou ses représentants ;
- le Directeur Régional de l'Équipement ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Général des Yvelines ou ses représentants ;
- le Directeur Départemental de l'Équipement ou ses représentants ;
- les Maires des communes concernées ou leurs représentants ;
- le Président de l'Établissement public du musée et du domaine national de Versailles ou ses représentants ;
- le Président d'OPTILE ou ses représentants ;
- le Président de RFF ou ses représentants ;
- la Présidente de la SNCF ou ses représentants ;
- La Directrice Générale du STIF ou ses représentants.

Le secrétariat permanent de la commission est assuré par le STIF.

La commission de suivi est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage d'assurer la transparence vis à vis des financeurs sur les actions qu'ils mènent et les problèmes qu'ils rencontrent ou sont susceptibles de rencontrer. Elle se réunit à la discrétion de son président au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Elle a pour rôle :

1. de favoriser la meilleure coordination entre le développement du projet et l'organisation des services locaux en associant les collectivités territoriales intéressées.
2. de veiller au bon déroulement et à la qualité de la réalisation des études.

### 6.3.2 Comité technique des études

Un comité technique des études est mis en place sous la présidence du STIF.  
Il comprend :

- les services de la Direction régionale de l'Équipement ;
- les services du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services du Conseil Général des Yvelines ;
- les services de la DDEA des Yvelines ;
- les services de RFF ;
- les services de la SNCF ;
- les services du STIF.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage d'analyser certains points particuliers, suivre le déroulement technique des études et travaux et préparer les réunions de la commission de suivi.

Dans le cadre du comité technique, le maître d'ouvrage unique rend compte auprès des co-maîtres d'ouvrage de l'avancement des prestations sur le périmètre qui lui a été confié en vertu de la présente convention.

Il présente en particuliers :

- les résultats des études engagées sous sa maîtrise d'ouvrage ;
- l'avancement de l'opération au regard d'un planning de référence établi par ses soins et validé par le comité technique ;
- les difficultés de tous ordres rencontrées au cours de sa mission ;
- l'état des dépenses engagées sous sa maîtrise d'ouvrage pour la phase d'étude considérée et les prévisions de dépenses estimées au terme de sa mission.

Le secrétariat permanent du comité technique est assuré par le STIF.

Les réunions du comité technique sont mensuelles.

### 6.3.3 Réunions des trois co-maîtres d'ouvrage

Les réunions de travail avec le(s) bureau(x) d'ingénierie prestataire se déroulent en présence des trois co-maîtres d'ouvrage.

## **6.4. Validation des documents**

Le maître d'ouvrage unique s'engage à soumettre aux co-maîtres d'ouvrage, pour visa préalable, avant le comité technique et notamment lors de réunions spécifiques des trois co-maîtres d'ouvrage (STIF, RFF, SNCF), les documents suivants :

- planning de référence des études confiées au maître d'ouvrage unique ;
- cahiers des charges des études qu'il entend confier à des prestataires extérieurs, avant lancement de la consultation ;
- tout projet de publication ;
- tout document d'information ou de communication à destination du public.

## **6.5. Règles de passation des contrats**

Le maître d'ouvrage unique reste soumis aux règles qui lui sont propres pour la passation des contrats nécessaires à l'exécution de sa mission sur le périmètre de l'opération qui lui a été confiée en vertu de la présente convention. Pour cela il sera fait application du code des marchés publics.

## **6.6. Dispositions relatives à la transparence des activités du maître d'ouvrage unique**

Les co-maîtres d'ouvrage se réservent le droit d'effectuer à tout moment, tous contrôles techniques et administratifs, qu'ils estiment nécessaires sur les conditions de réalisation de la présente convention.

Le maître d'ouvrage unique tient à la disposition des co-maîtres d'ouvrages, sur simple demande de l'un d'eux, tous documents techniques, administratifs, financiers et comptables établis dans le cadre du présent transfert de maîtrise d'ouvrage.

## **ARTICLE 7. DISPOSITIONS FINANCIERES**

### **7.1. Montant du périmètre objet du transfert de maîtrise d'ouvrage**

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à 810 000 € courants HT, suivant l'évaluation produite par le maître d'ouvrage unique.

### **7.2 Engagement des co-maîtres d'ouvrage**

La signature de la présente convention vaut engagement des trois co-maîtres d'ouvrage à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation de l'opération visée à l'article 5, selon le plan de financement détaillé ci-après à l'article 7.3.

### **7.3. Principes de financement**

Les co-maîtres d'ouvrage s'engagent à participer au financement des études et travaux placés sous la responsabilité du maître d'ouvrage unique en vertu de la présente convention, suivant les principes ci-après :

- chacun des co-maîtres d'ouvrage assure la prise en charge du tiers des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage unique dans le cadre de la présente convention ;
- la participation maximale de chacun des co-maîtres d'ouvrage est fixée à 270 000 € courants HT. Ce montant peut être révisé par avenant.

### **7.4. Révision – Actualisation**

Sous réserve des dispositions de l'article 7.6, la participation de chacun des co-maîtres d'ouvrage est plafonnée à 270 000 € courants HT.

### **7.5. Modalités de versement**

Les demandes de versement à RFF et à la SNCF découlent de l'avancement des études visées à l'article 5 et des dépenses réalisées par le STIF. Ces demandes s'effectuent de façon au plus trimestrielle au regard de l'avancement des études sur la base du constat des phases réalisées et validées.

Les demandes de versement seront établies par application du plan de financement défini à l'article 7.3.

Les règlements sont versés par RFF et la SNCF au fur et à mesure de l'avancement des études visées à l'article 5 et sur présentation par le STIF d'un titre de recette appuyé d'un état des dépenses constatées et attesté par l'Agent Comptable du STIF. Les

modalités de règlement feront apparaître le montant HT, le montant TTC ainsi que le montant de TVA.

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris sur le compte n° 10071 75000 00001005079 clé 72.

#### **7.6. Modification du montant de l'enveloppe financière allouée**

Dans l'hypothèse où le coût total des prestations engagées au titre de la présente convention serait inférieur à l'évaluation présentée à l'article 7.1, les sommes dues par chaque co-maître d'ouvrage seront réajustées au prorata de sa participation initiale.

Étant donné le caractère plafonné des participations apportées par les co-maîtres d'ouvrage, tout dépassement du coût prévisionnel précisé au 7.1 devra faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

Les co-maîtres d'ouvrage ne sont pas engagés par les dépenses engagées par le maître d'ouvrage unique et qui auraient pour effet de porter le montant de la phase qui lui est confiée au delà du montant fixé à l'article 7.1, éventuellement modifié par avenant.

#### **ARTICLE 8. CONFIDENTIALITE**

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.

#### **ARTICLE 9. PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS**

En dehors du cadre du projet, l'utilisation du produit des études est soumise à l'accord des trois co-maîtres d'ouvrage.

##### **9.1. Prestations exécutées dans le cadre d'un contrat.**

Les droits du maître d'ouvrage unique en matière d'utilisation des résultats et de propriété intellectuelle des projets tels qu'il les prescrit dans ses contrats sont étendus aux co-maîtres d'ouvrages. Les prescriptions contractuelles du maître d'ouvrage unique ne pourront interdire aux co-maîtres d'ouvrage la libre utilisation des résultats, mêmes partiels, des prestations exécutées dans le cadre de la mission faisant l'objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage unique s'engage à désigner les co-maîtres d'ouvrages comme tiers bénéficiant de droits identiques à ceux de la personne publique, sous la réserve ci-dessus, dans les contrats qu'il passe dans le cadre de la mission faisant l'objet de la présente convention.

##### **9.2. Prestations exécutées par les moyens propres du maître d'ouvrage unique**

Les co-maîtres d'ouvrage peuvent librement utiliser, pour leurs besoins propres, les résultats, même partiels, des études et prestations réalisées en propre par le maître d'ouvrage unique dans le cadre du projet.

Pour la satisfaction de ces besoins, chacun des co-maître d'ouvrage a le droit de reproduire et d'adapter, c'est à dire de fabriquer ou de faire fabriquer des dispositifs, des objets, des logiciels, des matériels ou des constructions conformes à tout ou partie du résultat des études et prestations réalisées par le maître d'ouvrage unique.

## **ARTICLE 10. DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF aux autres partenaires.

Elle s'achève par le quitus délivré par chacun des co-maîtres d'ouvrage au maître d'ouvrage unique ou par la résiliation de la convention dans les conditions fixées à l'article 11.

Le quitus est délivré à la demande du maître d'ouvrage unique après exécution complète de ses missions caractérisée par l'approbation par les trois co-maîtres d'ouvrage du dossier de schéma de principe et des documents produits dans le cadre de la mission du maître d'ouvrage unique.

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit :

- 1) en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :
  - si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution ;
  - si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

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

2°) par décision du STIF pour cause d'intérêt général motivé par la non obtention des autorisations réglementaires ou par défaut de financements.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la décision du STIF de résilier la convention pour cause d'intérêt général.

## **ARTICLE 12. REGLEMENT DES LITIGES**

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties , ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déferés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, la Directrice Générale	Pour la SNCF, le Directeur de Transilien	Pour RFF, le Directeur régional Ile-de-France
Date et signature	Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	Thierry MIGNAUW	Bernard CHAINEAUX