

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/517  
Séance du 07 octobre 2015**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER A :  
CREATION D'UNE 4EME VOIE A QUAI EN GARE DE CERGY LE HAUT**

**APPROBATION DE L'AVANT-PROJET RELATIF ET DE LA  
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE PROJET ET DE  
REALISATION DES TRAVAUX**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014, notamment le o de l'article 9 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;
- VU** la décision du Conseil du STIF n°2012/0163 du 6 juin 2012 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER A ;
- VU** le rapport n°2015/517 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avant-projet relatif à la création d'une 4ème voie à quai en gare de Cergy le Haut pour un coût d'objectif de 25,434 M€ (aux conditions économiques de janvier 2012);

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention de financement des études de PROjet et des travaux de réalisation du projet de la 4ème voie de Cergy pour un montant 25,434 M€ (aux conditions économiques de janvier 2012);

**ARTICLE 3 :** de demander à SNCF Réseau et SNCF Mobilités, maîtres d'ouvrages du projet, de poursuivre leurs efforts de maîtrise des coûts, des délais et des performances du projet moyennant une gestion appropriée des interfaces et des risques liés au projet et à son environnement, et d'en reporter régulièrement les éléments auprès du STIF et des financeurs du projet

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON





# Schéma directeur du RER A

## SCHEMA DIRECTEUR DU RER A ETUDES PROJET et TRAVAUX

Retournement des trains à Cergy-le-  
Haut – 4ème voie

Schémas Directeurs des RER  
Convention de financement n°3 relative aux  
études Projet et travaux du RER A  
(Périmètre SNCF)

**CONVENTION 15DPI000 – SGP2015CONV0XX**



## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX .....</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</b>	<b>14</b>
3.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE .....	15
3.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DES OPERATIONS .....	15
3.2.1. <i>Identification des Maîtres d'ouvrage</i> .....	15
3.2.2. <i>Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage</i> .....	15
3.2.3. <i>Périmètres d'interventions des Maîtres d'ouvrage</i> .....	16
3.2.4. <i>Respect du coût d'objectif</i> .....	16
3.2.5. <i>Respect des délais de réalisation</i> .....	16
3.3. LE FINANCEUR.....	16
3.3.1. <i>Identification</i> .....	16
3.3.2. <i>Engagements</i> .....	17
<b>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</b>	<b>17</b>
4.1. ESTIMATION DU COUT DES ETUDES DE PROJET, DES TRAVAUX DES PROJETS OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION :.....	17
4.3. COUT GLOBAL DES ETUDES DETAILLEES ET DES TRAVAUX A LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE.....	18
4.3.1. <i>Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires</i> .....	18
4.3.2. <i>Coûts détaillés par bénéficiaire</i> .....	19
4.3.3. <i>Modalités d'actualisation</i> .....	20
4.4. PLAN DE FINANCEMENT .....	21
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS PAR LA SOCIETE DU GRAND PARIS .....	22
4.5.1. <i>Régime TVA pour les maîtres d'ouvrage</i> .....	22
4.5.2. <i>Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des maîtres d'ouvrage</i> .....	22
4.5.3. <i>Paiement pour chaque bénéficiaire</i> .....	23
4.5.4. <i>Domiciliation</i> .....	23
<b>ARTICLE 5. ARTICLE 5 : MODALITES DE CONTROLE.....</b>	<b>25</b>
<b>ARTICLE 6. ARTICLE 6 : GESTION DES ECARTS.....</b>	<b>25</b>
6.1. DISPOSITIONS EN CAS DE DEPASSEMENT DU COUT D'OBJECTIF PREVISIONNEL DE LA CONVENTION .....	25
6.2. DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS .....	25
6.3. DISPOSITIONS COMMUNES .....	26
<b>ARTICLE 7. ARTICLE 7 : PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION .....</b>	<b>27</b>
7.1. COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF) .....	27
7.2. COMITE DES FINANCEURS DES OPERATIONS .....	28
7.3. INFORMATION HORS CSCF OU COMITE DES FINANCEURS .....	28
7.4. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE .....	29
<b>ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....</b>	<b>29</b>
<b>ARTICLE 9. ARTICLE 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION.....</b>	<b>30</b>
9.1. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES .....	30
9.2. COMMUNICATION DU FINANCEUR .....	31
9.3. CONFIDENTIALITE .....	31
<b>ARTICLE 10. ARTICLE 10. BILAN DE L'OPERATION .....</b>	<b>32</b>
10.1. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER .....	32
10.2. ÉVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE.....	33

<b>ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES .....</b>	<b>33</b>
11.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	33
11.2. REGLEMENT DES LITIGES.....	33
11.3. RESILIATION DE LA CONVENTION .....	33
11.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	34
11.5. MESURES D'ORDRE .....	34
<b>ARTICLE 12. ANNEXES.....</b>	<b>36</b>

Entre,

**En premier lieu,**

- **La Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 30, avenue des Fruitiers, à 93200 Saint Denis, et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00030, représentée par **Philippe YVIN**, en sa qualité de **Président du Directoire**, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil de surveillance en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désigné comme « la Société du Grand Paris » ou « le financeur ».

**En deuxième lieu,**

- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_

**En troisième lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,

**En quatrième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment mandaté par délibération du Conseil d'administration de RFF en date du 12 juin 2014,
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint Denis, 2 place aux Etoiles, représentée par Alain KRAKOVITCH, Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignées « les Maîtres d'ouvrage »,

**En cinquième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Ile de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9<sup>ème</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du 7 octobre 2015.

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice »,



SNCF Mobilités, SNCF Réseau sont bénéficiaires du financement versé et ci-après désignés individuellement « **le Bénéficiaire** » et collectivement « les Bénéficiaires ».

Ci-après désignés ensemble comme « les Parties » ou individuellement « une Partie »,

## **Visas**

---

**Vu** le code des transports,

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

**Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France,

**Vu** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,

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

**Vu** le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014, notamment le o de l'article 9,

**Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma Directeur de la région d'Île-de-France,

**Vu** le décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités,

**Vu** le décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,

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

**Vu** la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France CR n°53-15 du 18 juin 2015 relative à l'approbation du Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;

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

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

**Vu** l'approbation de l'Avant-Projet relatif au projet d'amélioration des retournements à Cergy-le-Haut approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2015/ du 7 octobre 2015

**Vu** la délibération n°....du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris

**Il est convenu ce qui suit :**

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

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des Etudes et travaux ainsi que leur financement défini dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, dont l'objet est décrit dans la présente convention.

## Contexte général de l'opération

Les travaux relatifs à la modernisation des RER ont été inscrits au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 **juillet 2013**. Par ailleurs, le CPER 2015-2020 consacre 1 074 M€ à la mise en œuvre des schémas directeurs des lignes A, B, C et D du RER.

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

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

### Le Schéma Directeur du RER A :

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

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

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

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

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

les études des différents projets notamment celles de la modernisation du terminus de Chessy.

Une partie des projets du Schéma Directeur du RER A est d'ores et déjà en cours d'études de niveau projet ou de réalisation. C'est le cas des opérations de Pilotage Automatique, d'extension du SACEM et de création d'un Poste de Redressement dit « Chennevières », qui ont été financées par la SGP à hauteur de **78,226** M€ (CE 2012). La convention afférente a été validée par la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n° CP 14-814 du 22 novembre 2014, par le Conseil de Surveillance du Grand Paris du 24 novembre 2014 et enfin par le Conseil d'Administration du STIF du 10 décembre 2014.

De même, l'opération « Installations de retournement à Etoile » et la première phase du projet « Retournements et Garages à Chessy » ont été financées à hauteur de **59,395** M€ (CE 2012) par la SGP. La convention associée a été validée par le Conseil d'Administration du STIF le 8 juillet 2015, la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n° CP ... du 8 octobre 2015, par le Conseil de Surveillance du Grand Paris du 13 novembre 2015.

La présente convention fait suite aux études menées depuis 2012 par SNCF Réseau et Mobilités et vient compléter les réalisations prévues à moyen terme sur le RER A.

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

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour :

- L'amélioration d'installations de retournement à Cergy-le-Haut, inscrite au Schéma Directeur du RER A.

Elle a pour objet :

- De définir les études Projet (PRO) et la réalisation des travaux objet de la présente convention.
- De définir les modalités de financement des études Projet et travaux susmentionnés
- De préciser les conditions de suivi de ces études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet,
- De définir l'organisation du pilotage des études et travaux

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

**« Schéma Directeur du RER A - Etudes PROJET et TRAVAUX – 4ème voie à Cergy Périmètre SNCF »**

## **Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

### **➤ Périmètre de la convention**

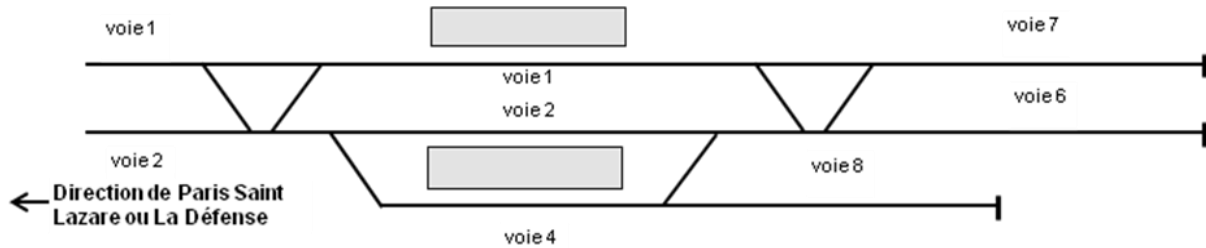
Actuellement, Cergy-le-Haut constitue un terminus délicat : en pointe 12 trains par heure se retournent sur 3 voies à quai (6 RER A et 6 trains de la ligne L3) avec des temps de retournement très courts et des mouvements de conflits en avant-gare entre les lignes de L3 et du RERA.

L'amélioration de la gestion des retournements par l'intermédiaire d'une 4<sup>ème</sup> voie à Cergy-le-Haut permettra d'allonger les temps de retournement et de réduire les mouvements de conflits en avant gare et d'apporter de la souplesse au terminus. La séparation des flux entre la ligne L3 et celle du RERA en entrée de gare devrait permettre également limiter les risques de propagation des retards d'une ligne à l'autre.

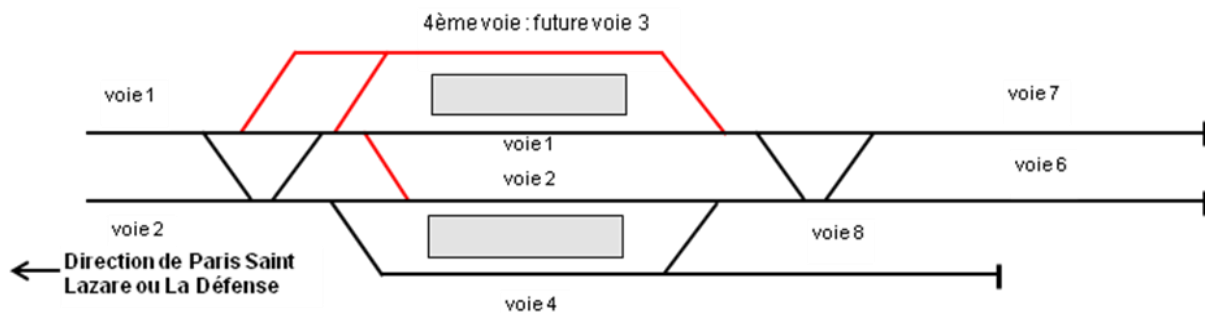
### **➤ Caractéristiques techniques**

## Gare de Cergy Le Haut

### Actuel plan de voie



### Futur plan de voie



- Création à l'emplacement prévu lors de la construction de la gare pour une future voie d'une 4ème voie dite voie 3 en liaison avec les voies 1 et 7 actuelles
- Création de deux communications voie 1/voie 2 et voie 1/ future voie 3
- Terrassement en entrée de gare côté voie 1 du talus constitué en TEXOL pour libérer l'espace nécessaire à la mise en place de la 4ème voie
- Déplacement des réseaux ferroviaires
- Création d'un mur de soutènement de 160 ml en entrée de gare côté voie 1.
- Reprise du piquetage de caténaire avec une phase provisoire
- Modification du poste de signalisation PRCI de Cergy Le Haut télécommandé depuis le poste PRS de Cergy Saint Christophe.
- Déplacement de trois panneaux de signalisation ferroviaire.
- Adaptation du plan et de l'armement des voies 2 et 4 en entrée de gare (dégarnissage pour suppression de dévers sur environ 350 mètres, mise en provisoire, reprise armement voie ...)
- Modification des alimentations pour installation dans un local de type schelter en extérieur afin de procéder aux mises aux normes et préserver les travaux ultérieurs en arrière gare.
- Equipement des nouveaux itinéraires en KCVB à intégrer dans le SEM (système exploitation à la maintenance du KCVB)

- Modification des installations EALE, des installations de télécommunication et d'énergie électrique.
- Mise en place pour les nouvelles installations de la 4ème voie des équipements relatifs à la fiabilisation des installations de signalisation conformément aux standards d'Île de France
- Création le long de la voie 6 d'une plateforme de cheminement avec garde corps de type escabelle de 225m de long éclairée et d'un local pour les agents de conduite en extrémité de la voie 8
- Mise en place des équipements Transporteur sur le quai desservi par la future voie 3 et la voie 1 actuelle : équipements EAS, Infogare, panneaux directionnels...

### ➤ **Délais de réalisation**

Conformément à l'AVP approuvé par décision du CA du STIF n° 2015/ du .7 octobre 2015, la date de mise en service de l'installation est prévue en décembre 2018 par SNCF Réseau et SNCF Mobilités, la fin des travaux de finition en février 2019 soit 43 mois à compter d'août 2015 afin de tenir compte de la phase PRO anticipée.

Le planning prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

### ➤ **Financement des moyens de substitution**

La réalisation de ces opérations nécessite la mise en place de transports de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation. Le surcoût des substitutions routières est intégré au coût global du projet et pris en compte dans l'assiette répercutée par le MOA aux financeurs.

On entend par frais de substitution les frais directement liés à la mise en œuvre de transports alternatifs lors des travaux d'opérations dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France.

Les mesures mises en œuvre par le MOA seront présentées en comité de suivi de l'opération, à chaque phase du projet (avant PRO et REA). Cette présentation s'attachera à en préciser les contours, la durée et le cas échéant les montants financiers prévisionnels.

Le STIF pourra le cas échéant apporter son concours à l'analyse de surcoûts présentés, conformément aux dispositions figurant dans le contrat STIF-SNCF en vigueur.

Les factures de bus seront reprises parmi les justificatifs présentés par le MOA aux financeurs. Un bilan économique global, intégrant les autres surcoûts et économies pour le transporteur sera également présenté a posteriori.

## **Article 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**



Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R 1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations**

#### **3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage**

Les Maîtres d'ouvrage de l'opération sont SNCF Mobilités et SNCF Réseau.  
La responsabilité du Maître d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

Conformément aux dispositions de la loi 2014-872 du 4 août 2014 et de ses décrets d'application, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF Mobilités est Maître d'ouvrage pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport et pour l'adaptation des bâtiments voyageurs des gares existantes.

Aussi, SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont notamment responsables de la conduite des études et des travaux qui font l'objet de la présente convention, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

#### **3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un maître d'ouvrage coordinateur, SNCF Réseau pour l'ensemble des projets objets de cette convention de financement.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

Ces éléments seront présentés de manière conjointe au financeur et au STIF lors des comités techniques.

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

- de rassembler les informations partagées par les maîtres d'ouvrage de l'opération,
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet.

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 d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

### **3.2.3. Périmètres d'interventions des Maîtres d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans chacun des dossiers d'Avant-projet approuvés par le Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de l'Avant-projet et dans la mesure où le financeur a lui-même respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

### **3.2.4. Respect du coût d'objectif**

Chaque maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2012 tel qu'il est défini à l'article 4.2.2.

### **3.2.5. Respect des délais de réalisation**

Chaque maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des opérations, objets de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.

## ***3.3. Le financeur***

### **3.3.1. Identification**

Le financement des études Projet et des travaux objets de la présente convention, est assuré par la Société du Grand Paris.

Ce financement s'inscrit :

- dans l'enveloppe forfaitaire dédiée aux Schémas directeurs des RER A, B, C et D, apportée par la SGP conformément au protocole Etat-Région **du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017**

- dans le Contrat de Projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 des 18 et 19 juin 2015,

SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont bénéficiaires du financement versé et ci-après désignée collectivement « **les Bénéficiaires** ».

### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement de la Société du Grand Paris à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les Maîtres d'ouvrages visés à l'article 3.2, des Etudes de Projet et des travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la présente Convention.

## **Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût des études de Projet, des travaux des projets objet de la présente convention :**

#### **4.2.**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux Etudes Projet et des travaux de l'opération de la présente convention est évalué à :

- **25,434 M€ HT** aux conditions économiques de janvier 2012

Et

- 27,056 M€ HT en euros courants conventionnels

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

Les montants en euros courants conventionnels sont estimés en actualisant les coûts prévus aux conditions économiques de référence de janvier 2012, par application des modalités de calculs de l'article 4.2.3

Les appels de fonds seront calculés par application des modalités de calculs de l'article 4.4.1

### **4.3. Coût global des études détaillées et des travaux à la charge du maître d'ouvrage**

#### **4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires**

Les besoins de financement demandés par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2 sont établis comme suit :

<b>RER A : 4ème voie Cergy-le-Haut Montant en k€ actualisable, non révisable</b>		
<b>Bénéficiaires</b>	<b>Coûts K€ 01/2012 HT</b>	<b>Coûts Euros Courants</b>
SNCF Réseau	24362	25 912
SNCF Mobilités	1 072	1144
<b>TOTAL</b>	25434	27056

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel des dépenses par bénéficiaires.

### **4.3.2.Coûts détaillés par bénéficiaire**

Chaque bénéficiaire fournit une estimation en euros constants (CE 2012) et courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet, reprise ci-dessous :

<b>CE 01/2012</b>	<b>RER A : Montant en k€ HT en CE 01/2012 de la 4ème voie à Cergy-le-Haut</b>		
<b>Postes de dépenses</b>	<b>SNCF Réseau</b>	<b>SNCF Mobilités</b>	<b>Total</b>
Travaux	18108	800	18908
Substitution routière	479	-	479
Provision pour risques	2016	93	2109
Forfait MOE	3070	137	3207
Forfait MOA	507	25	532
MOA autres (CSPS, CT, Comm., référé, convention occupation...)	182	17	199
<b>TOTAL</b>	<b>24362</b>	<b>1072</b>	<b>25434</b>

<b>€ courants</b>	<b>RER A : Montant en k€ courants de la 4ème voie à</b>
-------------------	---

<b>Cergy-le-Haut</b>			
<b>Postes de dépenses</b>	<b>SNCF Réseau</b>	<b>SNCF Mobilités</b>	<b>Total</b>
Travaux	19056	848	19904
Substitution routière	505	-	505
Provision pour risques	2 223	99	2 322
Forfait Maîtrise d'Œuvre (MOE)	3 379	151	3 530
Forfait Maîtrise Ouvrage (MOA)	559	28	587
Frais de MOA hors forfait (CSPS, CT, Comm., référé, convention occupation...)	190	18	208
<b>TOTAL</b>	<b>25912</b>	<b>1 144</b>	<b>27056</b>

#### **4.3.3. Modalités d'actualisation**

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

Pour être comparable au coût d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01 d'une part pour les postes Travaux, Substitution routière, Provision pour risques et frais de MOA hors forfait (CSPS, Contrôle Technique, communication, convention occupation temporaire avec tiers, référé préventif, étude complémentaire paysagère, diag. recensement espèces présentes sur site...) et de l'indice ING d'autre part pour les postes de forfait de Maîtrise d'Œuvre et de Maîtrise d'Ouvrage

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de mars 2015 pour les postes Travaux, Substitution routière, Provision pour risques et frais de MOA hors forfait (CSPS, Contrôle Technique, communication, convention occupation temporaire avec tiers, référé préventif, étude complémentaire paysagère, diag. recensement espèces présentes sur site...) et dernier indice connu ING de mars 2015 pour les postes de forfait de Maîtrise d'Œuvre (MOE) et de Maîtrise d'Ouvrage (MOA),
- puis de 3 % par an au-delà de 2015 jusqu'à la date envisagée de solde de la présente convention.

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

#### **4.4. Plan de financement**

**Le plan de financement des études PRO et travaux de la 4ème voie à Cergy-le-Haut est établi en euros courants, actualisables, non révisables.**

<b>RER A : Montant en k€ HT en euros courants actualisables des études PROJET et travaux de la 4ème voie à Cergy-le-Haut</b>	
<b>MOA</b>	<b>Financement SGP (100%)</b>
<b>SNCF RESEAU</b>	25912
<b>SNCF MOBILITE</b>	1144
<b>TOTAL</b>	<b>27056</b>

En conséquence, le plan de financement de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de janvier 2012, comme suit :

<b>RER A : Montant en k€ HT valeur 01/2012 des études PROJET et travaux de la 4ème voie à Cergy-le-Haut</b>	
<b>MOA</b>	<b>Financement SGP (100%)</b>
<b>SNCF RESEAU</b>	24362
<b>SNCF MOBILITE</b>	1072
<b>TOTAL</b>	<b>25434</b>

#### **4.5. Modalités de versement des subventions par la Société du Grand Paris**

##### **4.5.1. Régime TVA pour les maîtres d'ouvrage**

Les subventions versées dans le cadre précité sont des subventions d'équipement ; elles ne constituent pas la contrepartie d'un service rendu à la SGP, ni un complément de prix au sens de la doctrine fiscale et de la jurisprudence. Elles sont donc hors du champ pour la TVA.

##### **4.5.2. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des maîtres d'ouvrage**

Chaque bénéficiaire procède auprès de la Société du Grand Paris aux appels de fonds au moins une fois par an, au plus tard le 30 novembre. L'échéancier détaillé joint en annexe 2, présente les besoins de financements prévisionnels par date et par bénéficiaire.

Les pièces demandées aux bénéficiaires à l'appui des appels de fonds sont les suivantes :

- une facture d'acompte correspondant à 30% du besoin de financement avec la référence à la subvention (nom de l'opération et de la convention, numéro SGP de la convention) ;
- un tableau de justification présentant l'avancement du projet par poste de dépense de la convention (exprimé en euros et en pourcentage – selon le tableau de l'article 4.2.2) et signé par le Directeur d'opération.

Les appels de fonds sont calculés en multipliant le taux d'avancement par le besoin de financement, en euros courants conventionnels. Les acomptes versés ne pourront dépasser 90% du montant total estimé.

Par ailleurs, un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé par chaque bénéficiaire.

A l'issue de la réalisation de la totalité des études et travaux faisant l'objet des subventions prévues par la Convention, chaque bénéficiaire présentera, pour la partie qui le concerne, le relevé détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant des dépenses effectivement réalisées inférieur aux acomptes versés, chaque Maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception du relevé des dépenses effectivement réalisées.

En cas de montant des dépenses effectivement réalisées supérieur aux acomptes versés et, conformément à l'article 6 de la présente convention, inférieur au coût prévisionnel en euros constants tel qu'indiqué au présent article, chaque Maître d'ouvrage présentera un



appel de fonds pour règlement du solde correspondant au montant figurant sur le relevé des dépenses réellement engagées.

#### **4.5.3. Paiement pour chaque bénéficiaire**

Les sommes dues au titre de la Convention sont réglées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de l'appel de fonds.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance des Maitres d'ouvrage par courrier.

#### **4.5.4. Domiciliation**

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

##### **SNCF Réseau :**

<b>Code IBAN</b>	<b>Code BIC</b>						
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGE FRPP HPO

**SNCF Mobilités** sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° compte : 00000034753

Clé : 56

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Société du Grand Paris, 30, avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis	Agence comptable Service de centralisation des factures	agence.comptable@so cietedugrandparis.fr
SNCF Réseau	DG Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Direction Finance et Trésorerie - Unité Credit Management	01.53.94. 98.75 patricia.langelez@rese au.sncf.fr
SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 34 rue du Commandant Mouchotte - 75699 PARIS	Division des Investissements TN-GFi	01 85 56 23 45 Catherine.doyonnas@s ncf.fr

En cas de trop-perçu, les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro SGP de référence de la convention (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Titulaire : Société du Grand Paris à l'établissement Trésor Public  
 IBAN (International Bank Account Number)  
 FR76 1007 1750 0000 0010 0084 373  
 BIC (Bank Identifier Code)  
 TRPUFRP1

## **Article 5. ARTICLE 5 : MODALITES DE CONTROLE**

La Société du Grand Paris peut faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives relatifs à la comptabilité propre de ces opérations dans le respect des modalités prévues à l'article 9.

Le bénéficiaire concerné conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Le financeur peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'elle juge utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

## **Article 6. ARTICLE 6 : GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention**

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût prévisionnel en euros constants (CE 01/2012) tel qu'indiqué à l'article 4.1 ne peut être respecté, le Maître d'ouvrage concerné fournit à la Société du Grand Paris, à l'Etat, à la Région et au STIF un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF à la Société du Grand Paris, à l'Etat et à la Région qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et propose le cas échéant la réalisation d'une étude projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, la Société du Grand Paris précise alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'elle entend financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'elle souhaiterait voir apporter à l'opération pour porter son financement au-delà de celui prévu à l'article 4.1 de la Convention au titre du coût prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre la société du Grand Paris, l'Etat, la Région et le STIF. En cas de désaccord, les Parties, l'Etat et la Région se rencontreront afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'achèvement des Études Projet et des travaux peut être proposé sans financement complémentaire.

Dans le cas où l'accord préalable de la Société du Grand Paris n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage.

En tout état de cause, la prise en compte d'un éventuel dépassement par la SGP ne saurait avoir pour conséquence un dépassement de sa contribution au programme des Schémas directeurs des RER A, B, C et D, tel que résultant du Contrat de Plan Etat – Région 2015/2020.

### **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des Etudes Projet et travaux prévu à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, la Société du Grand Paris, l'Etat, la Région et le STIF peuvent solliciter un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF à la Société du Grand Paris, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre la Société du Grand Paris, l'Etat, la Région, le STIF et le maître d'ouvrage.

### **6.3. Dispositions communes**

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

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

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

- un nouveau coût prévisionnel pour le Maître d'ouvrage concerné et pour la/les opération(s),
- un nouveau délai de la/les opération(s).

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

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

## **Article 7. ARTICLE 7 : PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION**

### **7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

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

Le Comité de Suivi se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un (1) mois.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF à la Société du Grand Paris, l'Etat et à la Région.

Le suivi de la réalisation des études Projet et des travaux s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

#### 1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le management des risques liés à la mise en œuvre du Projet dans toutes ses composantes,
- le point sur l'avancement des Etudes Projet et des travaux,
- le point sur les modalités d'exploitation du RER telles que prévues et permises par le Projet,
- une appréciation sur le déroulement du Projet,
- le suivi du calendrier des travaux.

#### 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le point sur le coût final prévisionnel des Etudes Projet et travaux tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des participations appelées, versées et appelées mais non versées,
- le point sur les recours contentieux introduits.

Au titre de la Convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité

de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, des opérations.

### 3/ La communication autour des opérations :

- le suivi du plan de communication si un tel plan est mis en place pour les opérations,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

## **7.2. Comité des financeurs des opérations**

Le comité des Financeurs du CPER (ci-après « le Comité des Financeurs ») réunit, sous la présidence du STIF.

Les membres du Comité des Financeurs sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois, les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. Ce compte-rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF à la Société du Grand Paris, l'Etat et la Région.

Le Comité des Financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du Projet.

Le Comité des Financeurs se réunit autant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF et qui impactent la planification financière du projet.

Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des Financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le Projet, et ce, en vue de permettre au Comité des Financeurs de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération.

## **7.3. Information hors CSCF ou comité des financeurs**

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études Projet et des travaux devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer la Société du Grand Paris, l'Etat, la Région et le STIF sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier des opérations,

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF ainsi que la Société du Grand Paris, l'Etat et la Région ou les experts missionnés par le STIF à assister, sur leur

demande, et dans le respect des contraintes de confidentialité, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

#### **7.4. Suivi de la communication institutionnelle**

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un Comité de Communication composé du MOA et du financeur.

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

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

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeur, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : SGP, Etat, RIF ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

### **Article 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.1. de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications du programme d'une des opérations, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF ainsi qu'à la Société du Grand Paris, l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées aux opérations.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître 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 maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **Article 9. ARTICLE 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION**

### ***9.1. Propriété et diffusion des études***

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a émises.

Les résultats des études seront communiqués aux parties qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

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

Pour que le STIF puisse assumer pleinement son rôle d'AOT, les maîtres d'ouvrage concèdent au STIF une licence sur les droits patrimoniaux afférents aux Résultats des Etudes réalisés dans le cadre de la présente convention, et ce pour permettre au STIF de remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice de Transport.

Le STIF pourra utiliser les Résultats des Etudes pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage autorisent, sans pouvoir les modifier, le STIF à reproduire et représenter Résultats des études sur tout type de support existant.

Le STIF s'engage à ne diffuser les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par le STIF.

Cette concession est consentie pour l'Île-de-France, à titre gratuit et pour la durée du Projet.

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

Les Résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :



un exemplaire papier,  
Un exemplaire sous format informatique natif et pdf.

### **9.2. Communication du financeur**

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

Les documents élaborés dans le cadre de la présente convention portent ainsi le logo de l'Etat, la Région, SGP, le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au contrat de projets Etat-Région, les études présenteront les traitements suivants au niveau des partenaires :

\*1 L'ordre des partenaires : financeurs, MOAs, AOT ;

\*2 L'ordre des financeurs : SGP, Etat, Région  
Le logo du STIF en dernier.

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le(s) maître(s) d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du Projet indiqués à l'article 2 de la présente convention.

### **9.3. Confidentialité**

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 9.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par le financeur.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

## **Article 10. ARTICLE 10. BILAN DE L'OPERATION**

### ***10.1. Bilan physique et financier***

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment:

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des participations attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs,
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par le financeur,
- 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.

### ***10.2. Évaluation économique, sociale et environnementale***

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation des opérations en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans les avant-projets approuvés par le STIF. Cette évaluation préalable

comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service des opérations. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans les avant-projets que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale des opérations.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF ainsi qu'à la Société du Grand Paris, l'Etat et la Région.

## **Article 11. DISPOSITIONS GENERALES**

### **11.1. Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **11.2. Règlement des litiges**

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

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

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

### **11.3. Résiliation de la convention**

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal aux autres Parties.

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, la Société du Grand Paris s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de prise

d'effet de la résiliation et de l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès de la Société du Grand Paris au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des maîtres d'ouvrage.

#### **11.4. Date d'effet et durée de la convention**

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

Toutes dépenses effectuées par SNCF Réseau et SNCF Mobilités par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention de financement, dans un souci de respecter le planning général de réalisation de ces études Projet sont prises en charge par la présente convention. Le périmètre de ces dépenses est défini par le comité de suivi de la convention de financement visé à l'article 7, sur la base d'un dossier justificatif fourni par les maîtres d'ouvrage.

Sans préjudice des articles 5 et 10.1, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Mise en service des projets indiqués à l'article 2 de la Convention,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues aux MOA selon les modalités de l'article 4 de la Convention.

Sans préjudice de l'article 10, la présente convention prendra fin au plus tard le 31 décembre 2024.

Le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente, après avoir constaté que chacune des Parties a satisfait à ses obligations, pourra intervenir après échéance.

#### **11.5. Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

<p>Pour la Société du Grand Paris</p> <p><b>Philippe YVIN</b> Président du Directoire</p>	<p>Pour l'Etat</p> <p><b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France</p> <p><b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour SNCF RESEAU</p> <p><b>Alain QUINET</b> Directeur Général Délégué</p>	<p>Pour le STIF</p> <p><b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale</p>	<p>POUR SNCF MOBILITES</p> <p><b>Alain KRAKOVITCH</b> Directeur Général SNCF Transilien</p>

## **Article 12. ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

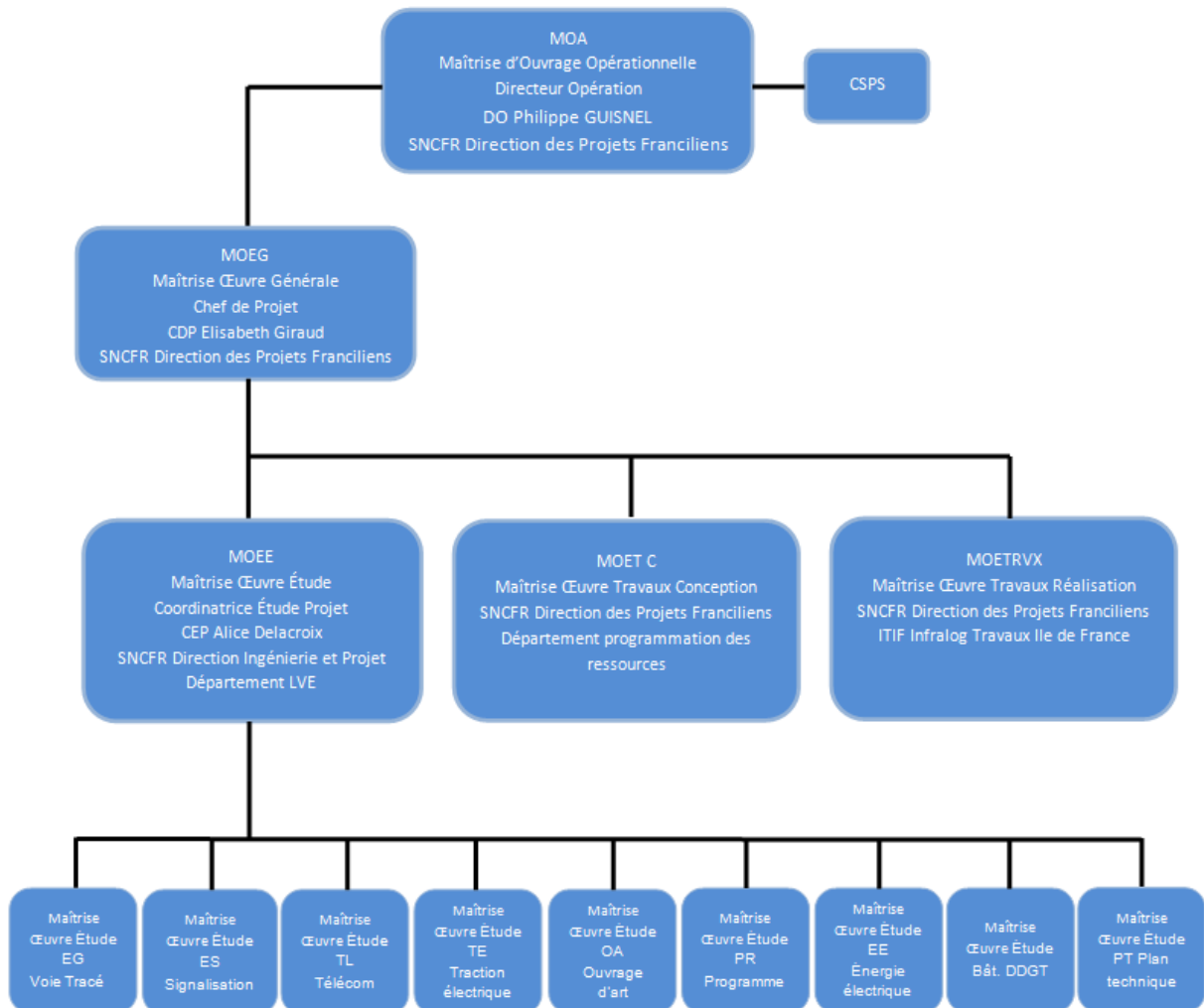
**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses**

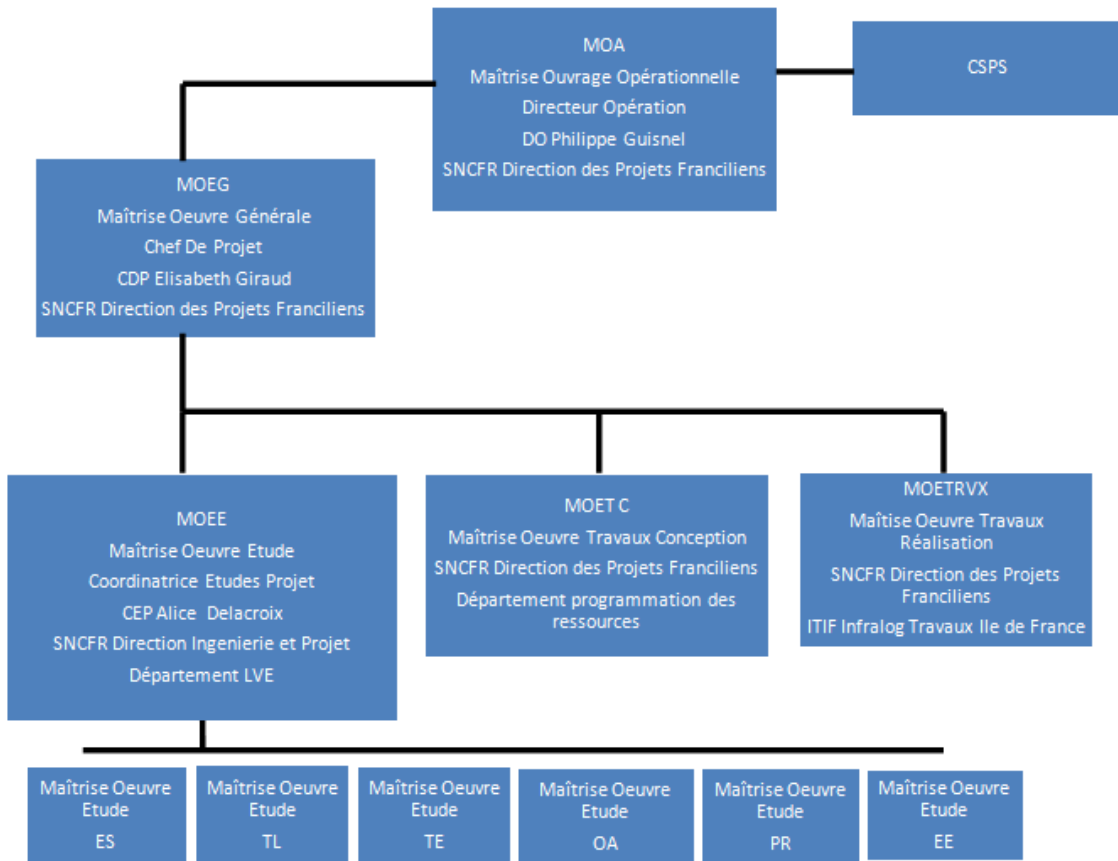
**Annexe 3 : Calendrier indicatif**

## ANNEXE 1 Organigramme de l'opération

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

### SNCF Réseau





SNCF Mobilité



**ANNEXE 2**  
**Echéancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses**

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU ET MOBILITES EN M€**

		2015 PRO Anticipé août 2015- signature CFI novembre 2015	2 016	2 017	2018 MES 4ème Voie 12/2018	2019 Fin des travaux de finition 02/2019	2 020	2 021	2 022	Total par ligne appel de fonds et solde	Total Prévisionnel dépense
<b>MOA SNCF Réseau</b>	CE Euros										
<b>Prévisionnel Appel de fonds/année</b>	Constants		3 121 185 €	9 708 327 €	8 184 841 €	818 146 €	2 350 314 €	63 786 €	53 661 €	24 300 260 €	24 300 260 €
Montant Cumulé SNCFR	CE Euros										
	Constants	0 €	3 121 185 €	12 829 512 €	21 014 353 €	21 832 499 €	24 182 813 €	24 246 599 €	24 300 260 €		
% appelés/prévisionnel		0,00%	12,84%	52,80%	86,48%	89,84%	99,52%	99,78%	100,00%		
<b>MOA SNCF Mobilités</b>	CE Euros										
<b>Prévisionnel Appel de fonds/année</b>	Constants		76 351 €	413 549 €	429 421 €	40 961 €	105 585 €	3 568 €	2 555 €	1 071 989 €	1 071 989 €
Montant Cumulé SNCFM	CE Euros										
	Constants	0 €	76 351 €	489 900 €	919 320 €	960 281 €	1 065 866 €	1 069 434 €	1 071 989 €		
% appelés/prévisionnel		0,00%	7,12%	45,70%	85,76%	89,58%	99,43%	99,76%	100,00%		
<b>Total SNCFR - SNCFM</b>	CE Euros										
	Constants	0 €	3 197 536 €	22 951 389 €	29 628 616 €	22 691 607 €	26 638 713 €	24 313 954 €	24 356 477 €	25 372 249 €	25 372 249 €
<b>MOA SNCF Réseau</b>	CE Euros										
<b>Prévisionnel Appel de fonds/année</b>	Courants		3 247 462 €	10 257 847 €	8 688 087 €	915 512 €	2 589 257 €	80 245 €	67 820 €	25 846 230 €	25 846 230 €
Montant Cumulé SNCFR	CE Euros										
	Courants	0 €	3 247 462 €	13 505 309 €	22 193 396 €	23 108 907 €	25 698 164 €	25 778 409 €	25 846 230 €		
% appelés/prévisionnel		0,00%	12,56%	52,25%	85,87%	89,41%	99,43%	99,74%	100,00%		
<b>MOA SNCF Mobilités</b>	CE Euros										
<b>Prévisionnel Appel de fonds/année</b>	Courants		80 988 €	438 114 €	455 735 €	45 550 €	116 665 €	4 472 €	3 229 €	1 144 753 €	1 144 753 €
Montant Cumulé SNCFM	CE Euros										
	Courants	0 €	80 988 €	519 102 €	974 837 €	1 020 387 €	1 137 052 €	1 141 524 €	1 144 753 €		
% appelés/prévisionnel		0,00%	7,07%	45,35%	85,16%	89,14%	99,33%	99,72%	100,00%		
<b>Total SNCFR + SNCFM</b>	CE Euros										
	Constants	0 €	3 328 450 €	24 201 269 €	31 337 219 €	24 069 970 €	28 404 087 €	25 863 127 €	25 917 280 €	26 990 983 €	26 990 983 €

Actualisation aux derniers indices connus de 03/2015 TP01 (TP01 pour TRVX, PR, MOA hors forfait) et ING (ING pour Forfait MOE, MOA), puis actualisation au-delà de 2015 à 3% par an :

TP01 01/2012 : 107,2 – TP01 03/2015 : 103,5

ING 01/2012 : 104,9 – ING 03/2015 : 107,8

		2015 PRO Anticipé août 2015- signature CFI novembre 2015	2 016	2 017	2018 MES 4ème Voie 12/2018	2019 Fin des travaux de finition 02/2019	2 020	2 021	2 022	Total par ligne appel AP/AE	Total Prévisionnel dépense
<b>MOA SNCF Réseau</b>	CE Euros										
<b>Prévisionnel Appel de fonds/année</b>	Courants		13 538 307 €		12 373 919 €					25 912 226 €	25 912 226 €
Montant Cumulé SNCFR	CE Euros										
	Courants	0 €	13 538 307 €	13 538 307 €	25 912 226 €	25 912 226 €	25 912 226 €	25 912 226 €	25 912 226 €		
<b>MOA SNCF Mobilités</b>	CE Euros										
<b>Prévisionnel Appel de fonds/année</b>	Courants		974 837 €		169 916 €					1 144 753 €	1 144 753 €
Montant Cumulé SNCFM	CE Euros										
	Courants	0 €	974 837 €	974 837 €	1 144 753 €	1 144 753 €	1 144 753 €	1 144 753 €	1 144 753 €		
<b>Total SNCFR + SNCFM</b>	CE Euros										
	Courants	0 €	14 513 144 €	0 €	12 543 835 €	0 €	0 €	0 €	0 €	27 056 979 €	27 056 979 €

## 2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total par ligne
MOA SNCF Réseau	CE Euros Constants 01/2012	173 680 €	1 334 486 €	3 226 037 €	16 190 618 €	1 790 637 €	1 457 229 €	20 251 €	107 321 €	24 300 260 €
MOA SNCF Mobilités	CE Euros Constants 01/2012		65 718 €	21 266 €	805 832 €	132 525 €	39 513 €	2 025 €	5 110 €	1 071 989 €
<b>Total</b>	<b>CE Euros Constants 01/2012</b>	<b>173 680 €</b>	<b>1 400 204 €</b>	<b>3 247 302 €</b>	<b>16 996 450 €</b>	<b>1 923 162 €</b>	<b>1 496 742 €</b>	<b>22 276 €</b>	<b>112 432 €</b>	<b>25 372 249 €</b>
MOA SNCF Réseau	CE Euros Courants	175 868 €	1 404 110 €	3 334 968 €	17 180 725 €	1 954 495 €	1 635 574 €	24 849 €	135 641 €	25 846 230 €
MOA SNCF Mobilités	CE Euros Courants		69 496 €	22 984 €	853 243 €	145 568 €	44 518 €	2 485 €	6 459 €	1 144 753 €
<b>Total</b>	<b>CE Euros Courants</b>	<b>175 868 €</b>	<b>1 473 606 €</b>	<b>3 357 952 €</b>	<b>18 033 968 €</b>	<b>2 100 063 €</b>	<b>1 680 091 €</b>	<b>27 334 €</b>	<b>142 099 €</b>	<b>26 990 983 €</b>

		2015 PRO Anticipé août 2015- signature CFI novembre 2015	2016	2017	2018 MES 4ème Voie 12/2018	2019 Fin des travaux de finition 02/2019	2020	2021	2022	Total par ligne appel de fonds et solde	Total Prévisionnel dépense
MOA SNCF Réseau Prévisionnel Appel de fonds/année	CE Euros Courants		3 247 462 €	10 290 845 €	8 721 085 €	915 512 €	0 €	0 €	2 737 322 €	25 912 226 €	25 912 226 €
Montant Cumulé SNCFR	CE Euros Courants	0 €	3 247 462 €	13 538 307 €	22 259 392 €	23 174 904 €	23 174 904 €	23 174 904 €	25 912 226 €		
% appelés/prévisionnel		0,00%	12,53%	52,25%	85,90%	89,44%	89,44%	89,44%	100,00%		
MOA SNCF Mobilités Prévisionnel Appel de fonds/année	CE Euros Courants		80 988 €	438 114 €	455 735 €	45 550 €	0 €	0 €	124 366 €	1 144 753 €	1 144 753 €
Montant Cumulé SNCFM	CE Euros Courants	0 €	80 988 €	519 102 €	974 837 €	1 020 387 €	1 020 387 €	1 020 387 €	1 144 753 €		
% appelés/prévisionnel		0,00%	7,07%	45,35%	85,16%	89,14%	89,14%	89,14%	100,00%		
<b>Total SNCFR + SNCFM</b>	<b>CE Euros Courants</b>	<b>0 €</b>	<b>3 328 450 €</b>	<b>10 728 958 €</b>	<b>9 176 821 €</b>	<b>961 061 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>2 861 689 €</b>	<b>27 056 979 €</b>	<b>27 056 979 €</b>



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/518  
Séance du 7 octobre 2015**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER A  
VOLET GARES**

**AUBER, BUSSY SAINT GEORGES ET VINCENNES**

**AVANT-PROJETS ET CONVENTIONS DE FINANCEMENT PRO / REA**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;
- VU** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 correspondant à la convention de financement des études préliminaires relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,
- VU** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 15-527 du 09 juillet 2015 correspondant à la convention de financement des études d'Avant-Projet relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,
- VU** le Dossier de schéma directeur du RER A approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n° 2012/0163 du 06 juin 2012 ;
- VU** la délibération n°2015/262 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015 correspondant à la convention de financement des études d'Avant-Projet relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,
- VU** le rapport n°2015/518 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avant-projet relatif à l'aménagement de la gare de Bussy-Saint-Georges pour un coût d'objectif de 7,65 M€ H.T. aux conditions économiques de 2015 ainsi que la convention de financement des études de PROjet et des travaux de réalisation de l'aménagement de la gare de Bussy-Saint-Georges pour ce montant ;

**ARTICLE 2** : d'approuver l'avant-projet relatif à l'aménagement de la gare de Vincennes pour un coût d'objectif de 20,04 M€ H.T. aux conditions économiques de 2015 ainsi que la convention de financement des études de PROjet et des travaux de réalisation de l'aménagement de la gare de Vincennes pour un montant de 12,7 M€ H.T. aux conditions économiques de 2015 ;

**ARTICLE 3** : d'approuver la convention de financement des études complémentaires d'Avant-Projet – niveau PROjet de l'aménagement de la gare d'Auber pour un montant de 1,5 M€ H.T. aux conditions économiques de 2015 ;

**ARTICLE 4** : de demander à la RATP de mener les études relatives à l'aménagement de la gare d'Auber dans les meilleurs délais de façon à permettre la réalisation des travaux conformément au RVB ;

**ARTICLE 5** : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**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.

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

  
Jean-Paul HUCHON

2015

# Schéma directeur du RER A

Etudes complémentaires  
d'avant-projet – niveau Projet

Schéma Directeur du RER A  
Convention de financement relative aux études  
complémentaires d'avant-projet  
niveau projet de la gare d'AUBER du RER A  
(Périmètre RATP)

15DPI026



Convention de financement régissant les rapports entre  
la Région Île-de-France, l'Etat,  
la RATP et le STIF  
relative au Schéma Directeur du RER A

« Convention relative à la réalisation d'études complémentaires d'avant-projet niveau  
Projet relative à l'opération : Gare d'Auber »

## SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....	6
Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES complémentaires d'avant-projet PRO de la gare d'auber .....	7
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	9
3.1. L'Autorité organisatrice.....	9
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....	9
3.3. Les financeurs.....	9
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	10
4.1. Estimation du coût des études complémentaires d'AVP-PRO du projet de réaménagement d'Auber .....	10
4.2. Coût global des études complémentaires d'AVP-niveau PRO.....	10
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....	12
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	14
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire.....	14
Article 5. MODALITES DE contrôle.....	14
Article 6. Gestion des écarts.....	15
6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention .....	15
6.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	15
Article 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....	15
7.1. Comité technique.....	15
7.2. Comité des financeurs.....	16
7.3. Commission de suivi.....	16
7.4. Information hors comité et commission de suivi.....	17
ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS .....	17
article 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, communication,..	18
<b>9.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle.....</b>	18
<b>9.2 Communication institutionnelle des financeurs .....</b>	18
9.3. Confidentialité.....	18
10 DISPOSITIONS GENERALES.....	19
10.1 Modification de la convention.....	19
10.2 Règlement des litiges.....	19
10.3 Résiliation de la convention.....	20
10.4 Date d'effet et durée de la convention.....	20
10.5 Mesures d'ordre.....	20
ANNEXES .....	23



Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par « les financeurs »,

**En deuxième lieu,**

- **La RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>e</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par Elisabeth Borne, sa présidente Directrice Générale,

Ci-après désignée par « la RATP », financeur ou le Maître d'ouvrage,

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Île de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9<sup>ème</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice »,

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

## Visas

---

**Vu** le code des transports,

**Vu** le code de l'environnement,

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

**Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1,

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

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

**Vu** la délibération n° 55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013,

**Vu** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

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

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

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

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 correspondant à la convention de financement des études préliminaires relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 15-527 du 09 juillet 2015 correspondant à la convention de financement des études d'Avant-Projet relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,

**Il est convenu ce qui suit :**

**CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION**

Le niveau de dégradation du service offert aux voyageurs, les évolutions récentes d'usage de la ligne et la prise en considération de nouveaux projets de transports collectifs structurants ont rendu nécessaires l'élaboration du Schéma Directeur du RER A afin d'assurer une restructuration complète et pérenne de cette ligne ferroviaire très complexe et ayant atteint ses limites.

Le Schéma Directeur du RER A a été approuvé au Conseil du STIF le 06 juin 2012.

Ce document programmatique propose une série d'actions et d'investissements permettant de répondre à l'urgence de la situation pour les court et moyen termes :

- renforcer les performances de la ligne de RER A : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation et améliorer l'exploitation commune par les opérateurs sur chacun de leur périmètre,
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif,
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs,
- améliorer la qualité de service, notamment dans les espaces voyageurs,
- faire évoluer leur desserte respective en lien avec le renouvellement du matériel roulant et l'évolution du système de signalisation.

Le Schéma Directeur du RER A, au-delà de la partie « infrastructure » a déterminé une liste de gares à réaménager. Les gares concernées par le périmètre RATP sont Nanterre Ville, Auber, Vincennes, Torcy, Bussy Saint-Georges, Chatou-Croissy, Rueil Malmaison, Neuilly Plaisance. Au travers des aménagements envisagés, l'objectif consiste à améliorer la qualité de service offerte aux usagers et optimiser l'exploitation de la ligne par une meilleure gestion des flux en gare.

L'enveloppe budgétaire de 10M€2008, prévue à la revoyure 2012 de la convention particulière transport pour les gares des lignes A et B sud du RER a permis d'engager les premières études. Le CPER 2015-2020 a inscrit une ligne spécifique pour la « modernisation des gares RER ».

La participation de l'Etat et de la Région est complétée par celle des opérateurs à hauteur de 25%, selon leur périmètre d'intervention.

Par délibérations des Commissions Permanentes de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 et n° CP 15-527 du 09 juillet 2015, le financement des études préliminaires et d'Avant-projet de toutes les gares a été approuvé pour un montant total de 6 784 000 €. L'engagement financier est assuré par la Région Ile de France (52,5 %), l'Etat (22,5 %) et la RATP (25 %).

Le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013 prévoit le financement des différentes phases opérationnelles des Schémas Directeurs des RER A et B Sud pour les volets infrastructure et gares. Il se traduit financièrement par le Contrat de Plan 2015-2020, approuvé au Conseil Régional d'Ile de France n° CR 53-15 du 18 juin 2015.

La présente convention a pour objet le financement des études complémentaires d'avant-projet de niveau PRO du projet Auber.

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

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études complémentaires d'avant-projet niveau projet concernant la gare d'Auber inscrite au Schéma Directeur du RER A.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études complémentaires d'avant-projet de niveau projet du projet d'Auber,
- de préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir les documents à remettre aux Parties, sur leur demande.

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

**« Schéma Directeur du RER A - Etudes complémentaires d'AVP-niveau projet  
Gare d'Auber - Périmètre RATP »**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES D'AVANT-PROJET PRO DE LA GARE D'AUBER**

### **Contexte**

Gare stratégique et monumentale du réseau RER (180 000 passages quotidiens et plus de 20000m<sup>2</sup> dédiés aux voyageurs), Auber fait actuellement l'objet de projets de maintenance et de renouvellement d'équipements. Courant 2016, les ventilateurs Scribe (salle des échanges) seront remplacés et plus largement le système de sécurité en cas d'incendie est en cours de refonte. Le traitement des infiltrations a commencé sur une partie test (correspondance Havre-Caumartin) et se poursuivra en 2016-2017 sur le reste de la gare. Une grande partie des escaliers mécaniques et trottoirs roulant sera renouvelée d'ici 2020.

D'autre part, la RATP engage le renouvellement intégral des voies du tronçon central du RER A entre les gares de Nanterre Préfecture et Vincennes pour garantir la sécurité et la disponibilité sur le long terme. Les travaux seront réalisés sur les sept prochains étés par section de 2 à 4,5km.

Le projet de rénovation d'Auber doit alors se coordonner avec les différents projets en cours sur la gare et optimiser les périodes de fermeture liées au RVB. En particulier, les études complémentaires objet de la présente convention sont rendues nécessaires par la complexité :

1. Des travaux préalables de désamiantage et leur impact sur les aménagements
2. Des phasages complexes de travaux afin d'optimiser la continuité de l'exploitation des espaces de la gare , notamment les couloirs de correspondances.

### **Programme de rénovation complète de la gare d'Auber**

Sur la gare d'Auber, plusieurs principes de rénovation ont été identifiés :

- Rénovation de l'ensemble des espaces voyageurs de la gare en améliorant la qualité des espaces voyageurs :
  - o Intervenir sur les lieux dégradés,

- o Intervenir sur les endroits majoritairement empruntés et visibles (voyageurs et riverains) pour toucher le plus grand nombre et optimiser l'intervention,
- Faciliter le déplacement des voyageurs :
  - o Améliorer la circulation de la gare en déplaçant les locaux entravant les cheminements,
  - o Reprise complète de la signalétique et de l'information voyageurs
- Traitement spécifique de la mise en accessibilité pour les personnes atteintes d'handicaps sensoriels et cognitifs (traitement des escaliers fixes, de l'information voyageurs, de l'éclairage...) :
  - o traitement des escaliers fixes (bande d'éveil et vigilance, nez de marche et mains courantes),
  - o traitement de l'information voyageurs, (jalonnement continu de la signalétique, implantation d'hypersignes, signalétique de proximité au niveau des accès, repérage des bornes d'appel),
  - o traitement et de l'éclairage (exigences liées aux niveaux d'éclairage),
  - o repérage sonore des accès

### **Caractéristiques techniques des études complémentaires d'AVP niveau Projet de la gare d'Auber**

Afin de répondre aux objectifs de rénovation, les actions suivantes, détaillées par zone, seront réalisées.

**La salle des échanges** sera entièrement reprise : les locaux entravant les cheminements voyageurs situés sous la mezzanine centrale seront déplacés. Les commerces seront repositionnés et redessinés pour améliorer la fluidité des déplacements et faciliter la lisibilité des volumes et de l'information transport. Toute la signalétique sera revue. De nouveaux services seront proposés aux voyageurs (zones d'attente/pause, toilettes rinnovées...). Les circulations verticales entre la salle et les quais seront rinnovés (parements, éclairages) et traiter de façon à bien distinguer les flux.

**Les couloirs de correspondances vers le métro**, une fois étanchés, seront rinnovés en conservant le parti pris originel (couleurs franches sur les murs, sols sombres et souples). Un bandeau d'éclairage commun à l'ensemble des gares du tronçon central sera déployé dans ces volumes.

L'aménagement initial du **puits mathurins** sera modifié : les plafonds bas seront traités avec des produits d'éclairage reflétant sur des parois claires, offrant ainsi une impression d'espace agrandi et évitant la sensation d'éblouissement. Les deux itinéraires (sortie salle Haussmann, sortie Auber – Mathurins) seront mieux identifiables.

**Les quais** seront restructurés : l'information transport sera mise en valeur, les zones d'attentes clairement identifiables. Le faux-plafond sera rehaussé.

Le déplacement des voyageurs sera réfléchi à l'échelle du pôle (Opéra, Havre-Caumartin ; Auber) : pour cette raison, au-delà du périmètre de la gare d'Auber, des interventions ponctuelles complémentaires sont prévues (stations Opéra et Havre-Caumartin). Notamment, la distinction des modes (RER pour Auber, métro pour Opéra et Havre-Caumartin) sera appliquée.

L'ensemble des solutions sera compatible avec les travaux préalables d'infiltration et de désamiantage.

Les études réalisées à cette occasion :

- préciseront par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de l'aménagement, des constructions, et des équipements, la nature et les caractéristiques des matériaux, mobiliers et installations et les conditions de leur mise en œuvre ;
- détermineront l'implantation, et l'encombrement de tous les éléments de structure, d'aménagement, de mobilier et de tous les équipements techniques ;
- préciseront les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ;
- établiront un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;

- détermineront le délai global de réalisation de l'ouvrage.

Le niveau de définition correspondra à des plans établis au 1/50.

### **Délais de réalisation**

Le planning prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R 1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France. A cet effet, le STIF suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le Maître d'ouvrage.

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations**

#### **3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage de l'opération est la RATP.

La responsabilité du Maître d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil du STIF pour le réaménagement de la gare d'Auber.

Le maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de cet Avant-projet et dans la mesure où les financeur ont eux-mêmes respectés le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

#### **3.2.3. Respect du coût d'objectif**

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2015 tel qu'il est défini à l'article 4.2.1.

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement des études complémentaires d'avant-projet niveau PRO de l'opération de réaménagement de la gare d'Auber figurant au Schéma Directeur du RERA est assuré par :

- L'Etat (22,5 %),
- La Région Ile-de-France (52,5 %),
- La RATP (25 %).

Ce financement s'inscrit dans l'enveloppe dédiée au financement des gares des Schémas Directeurs des RER A, B, C et D conformément au Contrat de Plan Etat-Région sur la période 2015-2020.

La RATP est financeur sur son périmètre et bénéficiaire des financements versés par l'Etat et la Région et ci-après désigné « **le bénéficiaire** ».

### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à participer financièrement à la réalisation, par le Maître d'ouvrage visé à l'article 3.2, des Etudes complémentaires d'AVP niveau PRO, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente Convention.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût des études complémentaires d'AVP niveau PRO du projet de réaménagement d'Auber**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux Etudes complémentaires d'AVP niveau PRO de l'opération est évalué à :

- 1,5 M€ aux conditions économiques de janvier 2015

Et

- **1,5 M€** en euros courants conventionnels

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

Les montants en euros courants conventionnels sont estimés en actualisant les coûts prévus aux conditions économiques de référence de janvier 2015, par application des modalités de calculs de l'article 4.2.3.

Les appels de fonds seront calculés par application des modalités de calculs de l'article 4.4.1

### **4.2. Coût global des études complémentaires d'AVP-niveau PRO**

#### **4.2.1. Coût d'objectif du Maître d'ouvrage**

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage est donné ci-dessous en euros constants aux conditions économiques de janvier 2015. Le coût en euros courants est donné à titre indicatif selon les modalités de l'article 4.2.3.

MOA	Coûts aux CE 01/2015 M€ HT	Coûts courants M€ HT
RATP	1,5	<b>1,5</b>
Total	1,5	<b>1,5</b>

#### 4.2.2. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2015.

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

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 3 % par an au-delà.

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

#### 4.3. Plan de financement

Les études, objet de la présente convention, sont financées sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de référence de janvier 2015, comme suit :

<b>Gare d'Auber - RER A (Euros constants)</b> Montant € HT et %				
	<b>État 22,5%</b>	<b>Région 52,5%</b>	<b>RATP 25%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	0,3375	0,7875	0,375	<b>1,5</b>
<b>Total</b>	0,3375	0,7875	0,375	<b>1,5</b>

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

<b>Gare d'Auber - RER A (Euros courants)</b> Montant € HT et %				
	<b>État 22,5%</b>	<b>Région 52,5%</b>	<b>RATP 25%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	0,3375	0,7875	0,375	<b>1,5</b>



<b>Total</b>	0,3375	0,7875	0,375	<b>1,5</b>
--------------	--------	--------	-------	------------

#### **4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

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

##### **A-Versement des acomptes**

La demande de versements d'acompte comprendra ainsi :

###### **a - Pour la Région :**

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

###### **b – Pour l'Etat :**

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.1 ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

##### **B-Plafonnement des acomptes**

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% suite à la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 – article 3 pour la Région et à 90 % pour l'Etat avant le versement du solde.

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

##### **4.4.2. Versement du solde**

Après achèvement des études complémentaires de niveau Projet, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le représentant dûment habilité de la RATP indiqués à l'article 4.4.3. Sur la base de ce bilan, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour la RATP, le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

#### 4.4.3. **Bilan financier de la convention**

A l'appui de la demande de solde de la convention, la RATP établit sous sa responsabilité un bilan financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des études réalisées et retraçant l'évolution éventuelle du coût prévisionnel des dépenses et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- le récapitulatif des subventions attribuées ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses acquittées à la date de réalisation du bilan ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses acquittées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs.

#### 4.4.4. **Paiement pour la RATP**

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

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

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

#### 4.4.5. **Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Ou

- RATP G.I. – CA CIB

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 253 294 742

Clé : 47

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.schaeffer@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 <a href="mailto:annabelle.acharrok@iledefrance.fr">annabelle.acharrok@iledefrance.fr</a>
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 <a href="mailto:Celine.kruger-tinchon@stif.info">Celine.kruger-tinchon@stif.info</a>
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée  75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 ou 01 58 78 25 12

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études.

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

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTRÔLE**

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

---

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

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

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

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention**

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

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

### **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des Etudes prévus à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et le STIF peuvent solliciter du maître d'ouvrage 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 à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

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

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2 et 4.

### **7.1. Comité technique**

---

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et le maître d'ouvrage du projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de trois semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

### **7.2. Comité des financeurs**

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

### **7.3. Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante.

#### **7.4. Information hors comité et commission de suivi**

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études complémentaires d'AVP-niveau Projet devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme ainsi qu'à fournir les documents nécessaires à l'appréciation de ces difficultés.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à fournir les documents explicatifs qui seraient nécessaires à l'appréciation du bon avancement de l'opération.

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

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

### **ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projets ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.1 de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme d'une des opérations, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF ainsi qu'à l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées aux opérations.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées 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 maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **ARTICLE 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION,**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « Schéma Directeur du RER A – Etudes complémentaires d'AVP-niveau Projet Gare d'Auber - Périmètre RATP ».

### **9.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage communiquera périodiquement aux signataires de la présente convention un compte-rendu d'avancement des études et travaux, les documents présentés dans le cadre des différents comités de suivi, ainsi qu'un planning justifiant l'avancement des projets pour permettre au STIF et aux autres parties de remplir leurs rôles dans le cadre de la présente convention.

Le STIF et les parties s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.3.

### **9.2 Communication institutionnelle des financeurs**

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la fin des études visées par la présente convention, à :

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

Les logos des co-signataires de la présente convention figureront dans l'ordre suivant: Etat, Région, autorité organisatrice, maître d'ouvrage, en fonction de l'ordre protocolaire. La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Un comité de communication pourra être constitué, regroupant les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacune des Parties, et piloté par le maître d'ouvrage.

Pour les besoins de sa communication de chantier, le maître d'ouvrage a la possibilité de réutiliser certains éléments d'outils de communication précédemment validés par les partenaires. Dès le début de son action de communication de proximité, il communique un exemplaire type aux co-signataires de la présente convention.

### **9.3. Confidentialité**

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles» recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles

d'être adoptés), qui seront transmises par la RATP au STIF, à l'Etat et à la Région dont ils auraient connaissance au cours de leurs missions respectives.

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

Le STIF ainsi que l'Etat et la Région s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles :

- soient traitées avec la même précaution que le STIF ainsi que l'Etat et la Région portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un autre cadre que celui de la présente convention
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la RATP. Conformément à l'article 1120 du code civil, le STIF et les co-financeurs se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles le STIF, et/ou les co-financeurs apporteraient la preuve écrite :

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

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

#### **9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Sur demande, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée par le maître d'ouvrage aux autres Parties qui s'interdisent toute diffusion, sans l'accord écrit et préalable de la RATP.

## **10 DISPOSITIONS GENERALES**

### **10.1 Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **10.2 Règlement des litiges**

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la convention.



Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend, sont déferés au Tribunal Administratif de Paris.

### **10.3 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

### **10.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des articles 5 et 9, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 10.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Validation du bilan du financement des études définies à l'article 2 de la présente convention,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 de la Convention.

Sans préjudice de l'article 9, la présente convention prendra fin au plus tard le 31 décembre 2025.

### **10.5 Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

<p>Pour l'Etat</p>          <b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p>          <b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	
<p>Pour la RATP,</p>          <b>Elisabeth BORNE</b> Présidente-Directrice Générale	<p>Pour le STIF,</p>          <b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale	

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses**

**Annexe 3 : Calendrier**

ANNEXE 1  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Maître d'ouvrage : Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

---

**ANNEXE 2**  
**Echéancier prévisionnel**

---

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS AU TITRE DE LA PRESENTE CONVENTION**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN M€**

<b>M€ HT Constants 2015</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>1,5</b>		<b>1,5</b>

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>1,5</b>		<b>1,5</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN CP RATP EN M€**

---

**2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RATP EN M€ COURANTS**

(Hypothèse de 80% des dépenses appelables sur un exercice, le solde étant renvoyé sur l'exercice suivant)

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>1,5</b>

**ANNEXE 3**  
**Calendrier indicatif**

---

Etudes AVP et PRO

2015				2016			
T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4



2015

# Schéma directeur du RER A

- Etudes Projet et Réalisation de la gare de Bussy-Saint-Georges

Schéma Directeur du RER A  
Convention de financement relative aux études  
Projet et travaux de la gare de  
Bussy-Saint-Georges du RER A  
(Périmètre RATP)

15DPI038



Convention de financement régissant les rapports entre  
la Région Île-de-France, l'Etat,  
la RATP et le STIF  
relative au Schéma Directeur du RER A

« Convention relative à la réalisation d'études projet et travaux relative à l'opération  
de la gare de Bussy-Saint-Georges »

## SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION .....	6
Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX de la gare de Bussy-Saint-Georges.....	7
<b>Objectifs prioritaires</b> : .....	8
- Réduire le temps d'évacuation de la gare (objectif TME inférieur à 10 min) ; .....	8
- Améliorer la desserte des quartiers existants & en projet, la fluidité des parcours et l'intermodalité du pôle gare de Bussy Saint-Georges ; .....	8
<b>Objectifs secondaires et contraintes réglementaires</b> : .....	8
- Garantir l'accessibilité de la gare pour tous et notamment aux personnes présentant des handicaps cognitifs et sensoriels ; .....	8
- Garantir la sécurité des PSH sur les quais en cas d'évacuation de la gare ; .....	8
- Ne pas dégrader les conditions d'évacuation de la gare pendant toute la durée des travaux ; .....	8
Les principaux gains attendus sont : .....	8
<b>Caractéristiques techniques des études Projet et travaux de la gare de Bussy-Saint-Georges</b> .....	8
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTs DES PARTIES.....	9
3.1. L'Autorité organisatrice.....	9
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....	9
3.3. Les financeurs.....	9
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	10
4.1. Estimation du coût des études de Projet et des travaux n° 1 .....	10
4.2. Coût global des études Projet et des travaux.....	10
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....	12
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	15
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire.....	15
Article 5. MODALITES DE contrôle.....	15
Article 6. Gestion des écarts.....	16
6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention .....	16
6.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	16
Article 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....	16
7.1. Comité technique .....	16
7.2. Comité des financeurs.....	17
7.3. Commission de suivi.....	17
7.4. Information hors comité et commission de suivi.....	18
ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETs .....	18
article 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, communication,..	20
<b>9.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle</b> .....	20
<b>9.2 Communication institutionnelle des financeurs</b> .....	20
9.3. Confidentialité.....	20
article 10. bilan DE L'OPERATION.....	21
10.1 Bilan physique et financier.....	21
10.2 Évaluation économique, sociale et environnementale.....	22
11 DISPOSITIONS GENERALES.....	22
11.1 Modification de la convention .....	22
11.2 Règlement des litiges.....	22
11.3 Résiliation de la convention .....	22
11.4 Date d'effet et durée de la convention.....	23
11.5 Mesures d'ordre.....	23
ANNEXES .....	25

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par « les financeurs »,

**En deuxième lieu,**

- **La RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>e</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par Elisabeth BORNE, sa présidente Directrice Générale,

Ci-après désignée par « la RATP », financeur ou le Maître d'ouvrage,

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Île de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9<sup>ème</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice »,

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

## Visas

---

**Vu** le code des transports,

**Vu** le code de l'environnement,

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

**Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1,

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

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

**Vu** la délibération n° 55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013,

**Vu** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

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

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

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

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 correspondant à la convention de financement des études préliminaires relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 15-527 du 09 juillet 2015 correspondant à la convention de financement des études d'Avant-Projet relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,

**Il est convenu ce qui suit :**

## **CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION**

Le niveau de dégradation du service offert aux voyageurs, les évolutions récentes d'usage de la ligne et la prise en considération de nouveaux projets de transports collectifs structurants ont rendu nécessaires l'élaboration du Schéma Directeur du RER A afin d'assurer une restructuration complète et pérenne de cette ligne ferroviaire très complexe et ayant atteint ses limites.

Le Schéma Directeur du RER A a été approuvé au Conseil du STIF le 06 juin 2012.

Ce document programmatique propose une série d'actions et d'investissements permettant de répondre à l'urgence de la situation pour les court et moyen termes :

- renforcer les performances de la ligne de RER A : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation et améliorer l'exploitation commune par les opérateurs sur chacun de leur périmètre,
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif,
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs,
- améliorer la qualité de service, notamment dans les espaces voyageurs,
- faire évoluer leur desserte respective en lien avec le renouvellement du matériel roulant et l'évolution du système de signalisation.

Le Schéma Directeur du RER A, au-delà de la partie « infrastructure » a déterminé une liste de gares à réaménager. Les gares concernées par le périmètre RATP sont Nanterre Ville, Auber, Vincennes, Torcy, Bussy-Saint-Georges, Chatou-Croissy, Rueil-Malmaison, Neuilly-Plaisance. Au travers des aménagements envisagés, l'objectif consiste à améliorer la qualité de service offerte aux usagers et optimiser l'exploitation de la ligne par une meilleure gestion des flux en gare.

L'enveloppe budgétaire de 10 M€2008, prévue à la revoyure 2012 de la convention particulière transport pour les gares des lignes A et B sud du RER a permis d'engager les premières études. Le CPER 2015-2020 a inscrit une ligne spécifique pour la « modernisation des gares RER ».

La participation de l'Etat et de la Région est complétée par celle des opérateurs à hauteur de 25%, selon leur périmètre d'intervention.

Par délibérations des Commissions Permanentes de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 et n° CP 15-527 du 09 juillet 2015, le financement des études préliminaires et d'Avant-projet de toutes les gares a été approuvé pour un montant total de 6 784 000 €. L'engagement financier est assuré par la Région Ile de France (52,5 %), l'Etat (22,5 %) et la RATP (25 %).

Le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013 prévoit le financement des différentes phases opérationnelles des Schémas Directeurs des RER A et B Sud pour les volets infrastructure et gares. Il se traduit financièrement par le Contrat de Plan 2015-2020, approuvé au Conseil Régional d'Ile de France n° CR 53-15 du 18 juin 2015.

La présente convention a pour objet le financement des premières études Projet et Réalisation de la gare de Bussy-Saint-Georges.

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

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études Projet et des travaux concernant la gare de Bussy-Saint-Georges inscrite au Schéma Directeur du RER A, suite à l'expertise de l'AVP menée par le STIF.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études Projet et travaux de la gare de Bussy-Saint-Georges,
- de préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir les documents à remettre aux Parties, sur leur demande.

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

**« Schéma Directeur du RER A - Etudes PRO/REA Gare de Bussy-Saint-Georges –  
Périmètre RATP »**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX DE LA GARE DE BUSSY-SAINT-GEORGES**

### **Contexte**

La gare de Bussy-Saint-Georges est située sur la commune du même nom, sur le territoire de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. En 30 ans, sa population a été multipliée par 40, passant de commune rurale de 500 habitants à celle de ville de 25 000 habitants. La gare dispose d'un accès principal sur la partie Ouest de la place Fulgence-Bienvenue, ainsi de deux issues de secours situées aux extrémités est des quais.

Depuis 2000, le trafic a augmenté de 20 % sur la ligne A, 50 % sur la branche Marne-la-Vallée Chessy et 95 % en gare de Bussy-Saint-Georges. À l'horizon 2030, les prévisions de trafic prévoient une augmentation de 70 % de la fréquentation de la gare aux heures d'influence d'affluence.

Le Schéma Directeur de la Ligne A du RER prévoit la création d'un accès supplémentaire en gare de Bussy-Saint-Georges afin d'améliorer les conditions d'évacuation, de faciliter les déplacements dans la gare (décongestion des accès, meilleure répartition des voyageurs), les correspondances et les échanges mais aussi de s'adapter et d'accompagner le développement

de la ville (création de nouveaux quartier et réaménagement de l'environnement urbain de la gare dans le cadre d'un pôle PDU).

### **Programme de restructuration de la gare de Bussy-Saint-Georges**

#### **Objectifs prioritaires :**

- Réduire le temps d'évacuation de la gare (objectif TME inférieur à 10 min) ;
- Améliorer la desserte des quartiers existants & en projet, la fluidité des parcours et l'intermodalité du pôle gare de Bussy Saint-Georges ;

#### **Objectifs secondaires et contraintes réglementaires :**

- Garantir l'accessibilité de la gare pour tous et notamment aux personnes présentant des handicaps cognitifs et sensoriels ;
- Garantir la sécurité des PSH sur les quais en cas d'évacuation de la gare ;
- Ne pas dégrader les conditions d'évacuation de la gare pendant toute la durée des travaux ;

Les principaux gains attendus sont :

- **Plus de sécurité** : des conditions d'évacuation améliorées pour répondre notamment à l'augmentation du nombre de voyageurs.
- **Plus de fluidité** : un accès supplémentaire à l'Est de la place Fulgence-Bienvenue pour une meilleure desserte des quartiers existants et en projet.
- **Des déplacements facilités pour tous** : des escaliers mécaniques, une signalétique renforcée et une amélioration de l'accessibilité pour tous.
- **Plus de régularité** : une meilleure répartition des voyageurs sur les quais.
- **Une intermodalité améliorée** : un projet qui s'inscrit en cohérence avec le futur quartier de la gare repensé pour améliorer l'utilisation des transports doux et la circulation des bus.

### **Caractéristiques techniques des études Projet et travaux de la gare de Bussy-Saint-Georges**

Afin de répondre à l'ensemble de ces objectifs, le projet prévoit :

- La création d'un accès supplémentaire en remplacement des actuelles issues de secours. Les nouveaux accès seront marqués (auvents et totems) ;
- La création d'espaces refuges sur chacun des 2 quais pour permettre une évacuation différée des UFR ;
- La mise en conformité de l'accessibilité de l'ensemble de la gare pour les personnes présentant un handicap cognitif ou sensoriel ;

#### **Délais de réalisation**

Le délai de réalisation des travaux est fixé à 90 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

Le planning prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.



## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R 1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France. A cet effet, le STIF suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le Maître d'ouvrage.

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations**

#### **3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage de l'opération est la RATP. La responsabilité du Maître d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 pour le projet de la gare de Bussy-Saint-Georges.

Le maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de l'Avant-projet et dans la mesure où le financeur a lui-même respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

#### **3.2.3. Respect du coût d'objectif**

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2015 tel qu'il est défini à l'article 4.2.1.

#### **3.2.4. Respect des délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des opérations, objets de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement des premières études Projet et des travaux de l'opération de la gare de Bussy-Saint-Georges figurant au Schéma Directeur du RERA est assuré par :

- L'Etat (22,5 %),

- La Région Ile-de-France (52,5 %),
- La RATP (25 %).

Ce financement s'inscrit dans l'enveloppe dédiée au financement des gares des Schémas Directeurs des RER A, B, C et D conformément au Contrat de Plan Etat-Région sur la période 2015-2020.

La RATP est financeur sur son périmètre et bénéficiaire des financements versés par l'Etat et la Région et ci-après désigné « **le bénéficiaire** ».

### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à participer financièrement à la réalisation, par le Maître d'ouvrage visé à l'article 3.2, des Etudes de Projet et des travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente Convention.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût des études de Projet et des travaux n° 1**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux Etudes Projet et des travaux de l'opération de la présente convention est évalué à :

- 7,65 M€ aux conditions économiques de janvier 2015

Et

- **8,3 M€** en euros courants conventionnels

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

Les montants en euros courants conventionnels sont estimés en actualisant les coûts prévus aux conditions économiques de référence de janvier 2015, par application des modalités de calculs de l'article 4.2.3.

Les appels de fonds seront calculés par application des modalités de calculs de l'article 4.4.1

### **4.2. Coût global des études Projet et des travaux**

#### **4.2.1. Coût d'objectif du Maître d'ouvrage**

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage en euros constants aux conditions économiques de janvier 2015 est donné ci-dessous. Le coût en euros courants est donné à titre indicatif selon les modalités de l'article 4.2.3.

MOA	Coûts aux CE 01/2015 M€ HT	Coûts courants M€ HT
RATP	<b>7,65</b>	<b>8,3</b>
Total	<b>7,65</b>	<b>8,3</b>

**4.2.2. Coût de réalisation détaillé**

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros constants et courants des postes :

<b>Etudes de conception détaillée et travaux gare de Bussy-Saint-Georges</b>			
Maître d'ouvrage	Opération	Total M€ HT CE 2015	Total M€ HT Courants conventionnels
<b>RATP</b>	<b>Création d'un nouvel accès en gare de Bussy-Saint-Georges</b>	<b>7,65</b>	<b>8,3</b>
	<i>Dont études de conception détaillée et travaux</i>	5,6	6,2
	<i>Dont PAI</i>	0,3	0,33
	<i>Dont frais de MOE</i>	1	1
	<i>Dont frais de MOA</i>	0,6	0,6
	<i>Dont acquisitions foncières</i>	0,15	0,16
<b>Total Etudes de conception détaillée &amp; travaux</b>		<b>7,65</b>	<b>8,3</b>

**4.2.3. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2015.

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

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 3 % par an au-delà

**4.3. Plan de financement**

Les travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de référence de janvier 2015, comme suit :

<b>Gare de Bussy-Saint-Georges – RER A (Euros constants)</b> Montant € HT et %				
	<b>État 22,5%</b>	<b>Région 52,5%</b>	<b>RATP 25%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	1,72	4,02	1,91	<b>7,65</b>
<b>Total</b>	1,72	4,02	1,91	<b>7,65</b>

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

<b>Gare de Bussy-Saint-Georges – RER A (Euros courants)</b> Montant € HT et %				
	<b>État 22,5%</b>	<b>Région 52,5%</b>	<b>RATP 25%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	1,87	4,36	2,08	<b>8,3</b>
<b>Total</b>	1,87	4,36	2,08	<b>8,3</b>

#### **4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

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

##### **A-Versement des acomptes**

La demande de versements d'acompte comprendra ainsi :

##### **a - Pour la Région :**

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

**b – Pour l'Etat :**

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

**B-Plafonnement des acomptes**

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% pour la Région et à 90 % pour l'Etat avant le versement du solde.

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

**4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le représentant dûment habilité de la RATP indiqués à l'article 4.4.3. Sur la base de ce bilan, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour la RATP, le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

**4.4.3. Bilan financier de la convention**

A l'appui de la demande de solde de la convention, la RATP établit sous sa responsabilité un bilan financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des études réalisées et retraçant l'évolution éventuelle du coût prévisionnel des dépenses et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- le récapitulatif des subventions attribuées ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses acquittées à la date de réalisation du bilan ;

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

#### **4.4.4. Paiement pour la RATP**

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

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

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

#### **4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Ou

- RATP G.I. – CA CIB

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 253 294 742

Clé : 47

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.schaeffer@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 <a href="mailto:annabelle.acharrok@iledefrance.fr">annabelle.acharrok@iledefrance.fr</a>
STIF	39-41 rue de Châteaudun	Direction des projets	01.82.53.80.70

	75009 PARIS	d'investissement	<a href="mailto:Celine.kruger-tinchon@stif.info">Celine.kruger-tinchon@stif.info</a>
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée  75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 ou 01 58 78 25 12

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études.

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

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTRÔLE**

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

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

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

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

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention**

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

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

### **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des Etudes Projet et travaux prévus à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et le STIF peuvent solliciter du maître d'ouvrage 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 à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2 et 4.

### **7.1. Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et le maître d'ouvrage du projet.



Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de trois semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

### **7.2. Comité des financeurs**

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le comité se prononce sur :

- l'avancement des études Projet et Réalisation au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

### **7.3. Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante.

#### **7.4. Information hors comité et commission de suivi**

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études Projet et Réalisation devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme ainsi qu'à fournir les documents nécessaires à l'appréciation de ces difficultés

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à fournir les documents explicatifs qui seraient nécessaires à l'appréciation du bon avancement de l'opération.

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

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

### **ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées d'un des avant-projets ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.1.de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme d'une des opérations, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF ainsi qu'à l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées aux opérations.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître 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 maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **ARTICLE 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION,**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « Schéma Directeur du RER A – CFI PRO-REA - Périmètre RATP ».

### **9.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage communiquera périodiquement aux autres signataires de la présente convention un compte-rendu d'avancement des études et travaux, les documents présentés dans le cadre des différents comités de suivi, ainsi qu'un planning justifiant l'avancement des projets pour permettre au STIF et aux autres parties de remplir leurs rôles dans le cadre de la présente convention.

Le STIF et les autres parties s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément aux articles 9.3 et 9.4.

### **9.2 Communication institutionnelle des financeurs**

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

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

Les logos des co-signataires de la présente convention figureront dans l'ordre suivant: Etat, Région, autorité organisatrice, maître d'ouvrage, en fonction de l'ordre protocolaire. La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Un comité de communication pourra être constitué, regroupant les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacune des Parties, et piloté par le maître d'ouvrage.

Pour les besoins de sa communication de chantier, le maître d'ouvrage a la possibilité de réutiliser certains éléments d'outils de communication précédemment validés par les partenaires. Dès le début de son action de communication de proximité, il communique un exemplaire type aux co-signataires de la présente convention.

### **9.3. Confidentialité**

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles» recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles

d'être adoptés), qui seront transmises par la RATP au STIF, à l'Etat et à la Région dont ils auraient connaissance au cours de leurs missions respectives.

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

Le STIF ainsi que l'Etat et la Région s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles :

- soient traitées avec la même précaution que le STIF ainsi que l'Etat et la Région portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un autre cadre que celui de la présente convention
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la RATP. Conformément à l'article 1120 du code civil, le STIF et les co-financeurs se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles le STIF, et/ou les co-financeurs apporteraient la preuve écrite :

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

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

#### **9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Sur demande, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée par le maître d'ouvrage aux autres Parties qui s'interdisent toute diffusion, sans l'accord écrit et préalable de la RATP.

### **ARTICLE 10. BILAN DE L'OPERATION**

#### **10.1 Bilan physique et financier**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.1, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

## **10.2 Évaluation économique, sociale et environnementale**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation des opérations en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans les avant-projets approuvés par le STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service des opérations. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans les avant-projets que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale des opérations.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Le maître d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF ainsi qu'à l'Etat et la Région.

## **11 DISPOSITIONS GENERALES**

### **11.1 Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **11.2 Règlement des litiges**

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

### **11.3 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

#### **11.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des articles 5, 9 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Mise en service des projets indiqués à l'article 2 de la Convention,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 de la Convention.

Sans préjudice de l'article 9, la présente convention prendra fin au plus tard le 31 décembre 2025.

#### **11.5 Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

	Pour l'Etat  <b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France,  <b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France
Pour la RATP,  <b>Elisabeth BORNE</b> Présidente Directrice Générale	Pour le STIF,  <b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale	



## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses**

**Annexe 3 : Calendrier**

**ANNEXE 1**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Maître d'ouvrage : Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

---

**ANNEXE 2**  
**Echéancier prévisionnel**

---

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS****ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN M€**

<b>M€ HT Constants 2015</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>7,65</b>		<b>7,65</b>

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>8,3</b>		<b>8,3</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN CP RATP EN M€**

<b>M€ HT constants 2015</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total</b>
total	0,4	0,5	1,9	3,6	1,2		<b>7,65</b>

<b>M€ HT courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total</b>
total	0,4	0,5	2,1	4	1,3		<b>8,3</b>

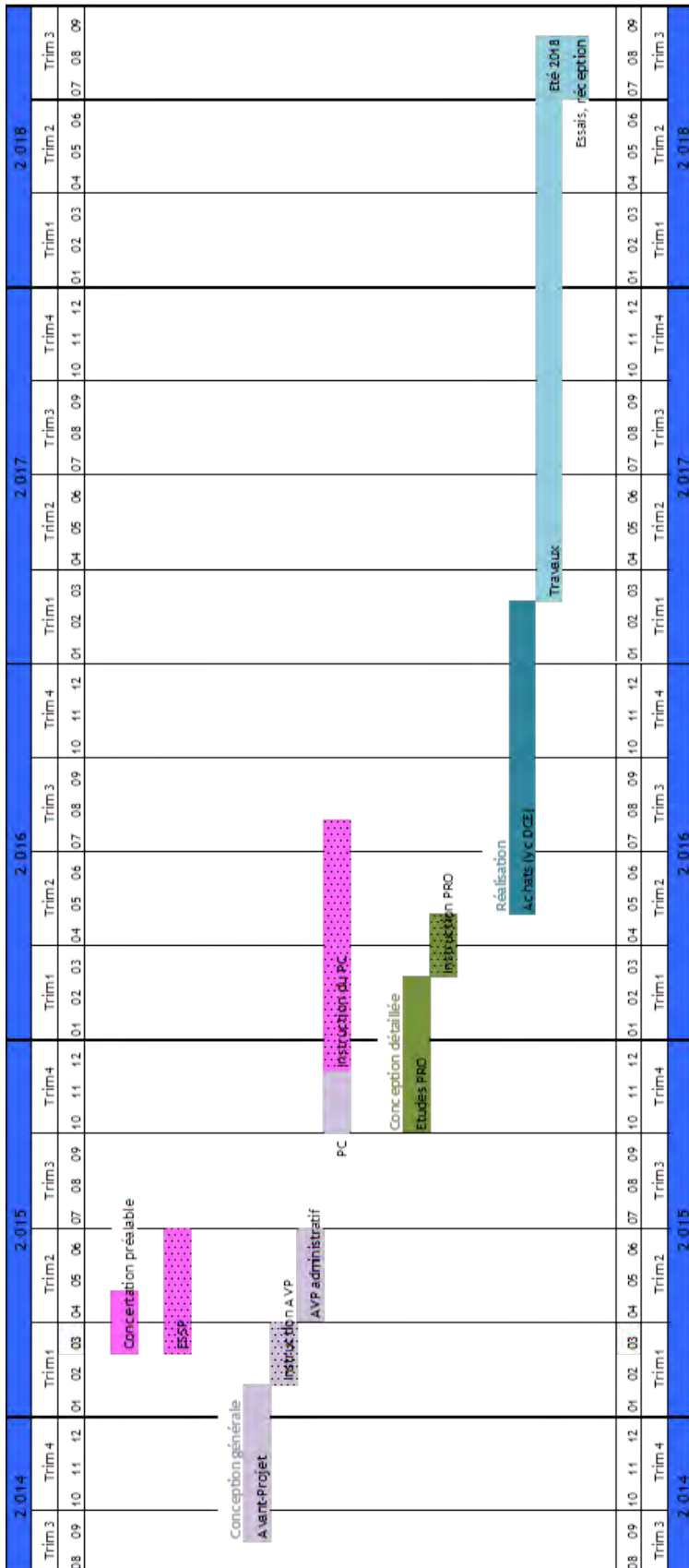
## **2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

### **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RATP EN M€ COURANTS**

(Hypothèse de 80% des dépenses appelables sur un exercice, le solde étant renvoyé sur l'exercice suivant)

<b>M€ HT courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Total</b>
total	0,32	0,48	1,78	3,62	1,84	0,26	<b>8,30</b>

ANNEXE 3  
Calendrier indicatif



2015

# Schéma directeur du RER A

- Etudes Projet et Réalisation de la gare de  
Vincennes

Schéma Directeur du RER A  
Convention de financement relative aux études  
Projet et travaux de la gare de Vincennes  
(Périmètre RATP)

15 DPI 021



Convention de financement régissant les rapports entre  
la Région Île-de-France, l'Etat,  
la RATP et le STIF  
relative au Schéma Directeur du RER A

« Convention relative à la réalisation d'études projet et travaux relative à l'opération  
de la gare de Vincennes »

## SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....	6
Article 1. OBJET DE LA CONVENTION .....	7
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX DE LA GARE DE VINCENNES.....	7
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....	8
3.1. L'Autorité organisatrice.....	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....	8
3.3. Les financeurs .....	9
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	9
4.1. Estimation du coût des études de Projet et des travaux n° 1 .....	9
4.2. Coût global des études Projet et des travaux.....	10
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région .....	12
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	14
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire.....	14
Article 5. MODALITES DE CONTROLE.....	14
Article 6. GESTION DES ECARTS .....	15
6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention .....	15
6.2. Dispositions en cas de modification des délais .....	15
Article 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....	15
7.1. Comité technique .....	16
7.2. Comité des financeurs.....	16
7.3. Commission de suivi .....	16
7.4. Information hors comité et commission de suivi .....	17
Article 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS.....	17
Article 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION.....	18
9.1. Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle	18
9.2. Communication institutionnelle des financeurs .....	18
9.3. Confidentialité.....	18
Article 10. BILAN DE L'OPERATION.....	19
10.1. Bilan physique et financier.....	19
10.2. Évaluation économique, sociale et environnementale.....	20
Article 11. DISPOSITIONS GENERALES.....	20
11.1. Modification de la convention.....	20
11.2. Règlement des litiges.....	20
11.3. Résiliation de la convention.....	20
11.4. Date d'effet et durée de la convention.....	21
11.5 Mesures d'ordre.....	21
ANNEXES .....	23



Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par « les financeurs »,

**En deuxième lieu,**

- **La RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>e</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par Elisabeth BORNE, sa Présidente-Directrice Générale,

Ci-après désignée par « la RATP », financeur ou le Maître d'ouvrage,

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Île de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9<sup>ème</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice »,

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

## Visas

---

**Vu** le code des transports,

**Vu** le code de l'environnement,

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

**Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1,

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

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

**Vu** la délibération n° 55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013,

**Vu** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

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

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

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

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 correspondant à la convention de financement des études préliminaires relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile de France n° CP 15-527 du 09 juillet 2015 correspondant à la convention de financement des études d'Avant-Projet relatives à l'aménagement des gares du RER A sur périmètre RATP,

**Il est convenu ce qui suit :**

## **CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION**

Le niveau de dégradation du service offert aux voyageurs, les évolutions récentes d'usage de la ligne et la prise en considération de nouveaux projets de transports collectifs structurants ont rendu nécessaires l'élaboration du Schéma Directeur du RER A afin d'assurer une restructuration complète et pérenne de cette ligne ferroviaire très complexe et ayant atteint ses limites.

Le Schéma Directeur du RER A a été approuvé au Conseil du STIF le 06 juin 2012.

Ce document programmatique propose une série d'actions et d'investissements permettant de répondre à l'urgence de la situation pour les court et moyen termes :

- renforcer les performances de la ligne de RER A : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation et améliorer l'exploitation commune par les opérateurs sur chacun de leur périmètre,
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif,
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs,
- améliorer la qualité de service, notamment dans les espaces voyageurs,
- faire évoluer leur desserte respective en lien avec le renouvellement du matériel roulant et l'évolution du système de signalisation.

Le Schéma Directeur du RER A, au-delà de la partie « infrastructure » a déterminé une liste de gares à réaménager. Les gares concernées par le périmètre RATP sont Nanterre Ville, Auber, Vincennes, Torcy, Bussy Saint-Georges, Chatou-Croissy, Rueil Malmaison, Neuilly Plaisance. Au travers des aménagements envisagés, l'objectif consiste à améliorer la qualité de service offerte aux usagers et optimiser l'exploitation de la ligne par une meilleure gestion des flux en gare.

L'enveloppe budgétaire de 10M€2008, prévue à la revoyure 2012 de la convention particulière transport pour les gares des lignes A et B sud du RER a permis d'engager les premières études. Le CPER 2015-2020 a inscrit une ligne spécifique pour la « modernisation des gares RER ».

La participation de l'Etat et de la Région est complétée par celle des opérateurs à hauteur de 25%, selon leur périmètre d'intervention.

Par délibérations des Commissions Permanentes de la Région Ile de France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 et n° CP 15-527 du 09 juillet 2015, le financement des études préliminaires et d'Avant-projet de toutes les gares a été approuvé pour un montant total de 6 784 000 €. L'engagement financier est assuré par la Région Ile de France (52,5 %), l'Etat (22,5 %) et la RATP (25 %).

Le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013 prévoit le financement des différentes phases opérationnelles des Schémas Directeurs des RER A et B Sud pour les volets infrastructure et gares. Il se traduit financièrement par le Contrat de Plan 2015-2020, approuvé au Conseil Régional d'Ile de France n° CR 53-15 du 18 juin 2015.

La présente convention a pour objet le financement des premières études Projet et Réalisation de la gare de Vincennes.

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

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études Projet et des travaux concernant la gare de Vincennes inscrite au Schéma Directeur du RER A, suite à l'expertise de l'AVP menée par le STIF.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études Projet et travaux de la gare de Vincennes,
- de préciser les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir les documents à remettre aux Parties, sur leur demande.

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

**« Schéma Directeur du RER A - Etudes PRO/REA Gare de Vincennes – Périmètre RATP »**

## **Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES PROJET ET TRAVAUX DE LA GARE DE VINCENNES**

### **Contexte**

La gare de Vincennes, considérée généralement comme une petite gare de banlieue par sa surface (environ 3 000m<sup>2</sup> de surface dédiée aux voyageurs), est en réalité très fréquentée. Près de 70 000 entrants sont recensés quotidiennement (soit l'équivalent du flux observé à la gare RER de Saint-Michel). D'autre part, la gare de Vincennes est la dernière du tronçon central et le point d'intersection des deux branches de la ligne A à l'Est. Au moindre retard du train (une minute suffit), la congestion observée sur ses quais étroits devient critique.

En parallèle, la Ville de Vincennes a sollicité la RATP à de nombreuses reprises afin d'initier un projet autour de la gare visant à améliorer la connexion de la gare avec le centre-ville. Récemment, l'ensemble du centre-ville et la place Sémard a été requalifié. Le projet envisagé sur la gare est l'occasion de questionner les liens entre la gare et la ville.

Enfin, la gare de Vincennes est dans le périmètre du pôle PDU. Certaines actions sont envisagées sur le parking des agents RATP et à proximité des accès secondaires (implantation de stationnements vélos).

### **Programme de restructuration de la gare de Vincennes**

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Améliorer les conditions d'évacuation de la gare,
- Augmenter la fluidité de circulation et décongestionner les accès secondaires et les quais pour améliorer le fonctionnement quotidien de la gare,

- Rénover et améliorer la perception et la lisibilité de l'ensemble des espaces voyageurs de la gare (reprise signalétique à l'intérieur notamment)
- Rendre la gare accessible aux déficients sensoriels et cognitifs,
- Améliorer la visibilité depuis la ville et l'insertion urbaine de la gare

### **Caractéristiques techniques des études Projet et travaux de la gare de Vincennes**

Afin de répondre à l'ensemble de ces objectifs, la gare sera restructurée. Les accès secondaires seront élargis et réaménagés afin d'écouler plus rapidement les flux de voyageurs sortants. Un escalier fixe supplémentaire par quai sera implanté, aboutissant à la salle d'accueil principale. Cette intervention permettra d'atténuer les points de saturation observés en bas des escaliers mécaniques, sur les quais.

Enfin, au niveau de la salle d'accueil principale, l'accès sera repositionné sur la place Sépard. Une issue de secours sera proposée au niveau de l'accès actuel. L'ensemble des services de vente et la ligne de contrôle seront repositionnés.

Les accès secondaires seront marqués (auvents et totems) et seront aménagés en lien avec la les nouveaux stationnements vélos.

Les quais seront entièrement rénovés.

### **Délais de réalisation**

Le délai de réalisation des travaux est fixé à 90 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

Le planning prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R 1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France. A cet effet, le STIF suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le Maître d'ouvrage.

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations**

#### **3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage de l'opération est la RATP.

La responsabilité du Maître d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil du STIF du 7 octobre 2015 pour le projet de la gare de Vincennes.

Le maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de l'Avant-projet et dans la mesure où le financeur a lui-même respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

### **3.2.3. Respect du coût d'objectif**

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2015 tel qu'il est défini à l'article 4.2.1.

### **3.2.4. Respect des délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des opérations, objets de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.

## **3.3. Les financeurs**

### **3.3.1. Identification**

Le financement des premières études Projet et des travaux de l'opération de la gare de Vincennes figurant au Schéma Directeur du RERA est assuré par :

- L'Etat (22,5 %),
- La Région Ile-de-France (52,5 %),
- La RATP (25 %).

Ce financement s'inscrit dans l'enveloppe dédiée au financement des gares des Schémas Directeurs des RER A, B, C et D conformément au Contrat de Plan Etat-Région sur la période 2015-2020.

La RATP est financeur sur son périmètre et bénéficiaire des financements versés par l'Etat et la Région et ci-après désigné « **le bénéficiaire** ».

### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à participer financièrement à la réalisation, par le Maître d'ouvrage visé à l'article 3.2, des Etudes de Projet et des travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente Convention.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût des études de Projet et des travaux n° 1**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux Etudes Projet et des travaux de l'opération de la présente convention est évalué à :

- 12,7 M€ aux conditions économiques de janvier 2015

Et

- **14 M€** en euros courants conventionnels

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

Les montants en euros courants conventionnels sont estimés en actualisant les coûts prévus aux conditions économiques de référence de janvier 2015, par application des modalités de calculs de l'article 4.2.3.

Les appels de fonds seront calculés par application des modalités de calculs de l'article 4.4.1

## **4.2. Coût global des études Projet et des travaux**

### **4.2.1. Coût d'objectif du Maître d'ouvrage**

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage en euros constants aux conditions économiques de janvier 2015 est donné ci-dessous. Le coût en euros courants est donné à titre indicatif selon les modalités de l'article 4.2.3.

MOA	Coûts aux CE 01/2015 M€ HT	Coûts courants M€ HT
RATP	<b>12,7</b>	<b>14</b>
Total	<b>12,7</b>	<b>14</b>

### **4.2.2. Coût de réalisation détaillé**

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros constants et courants des postes :

<b>Etudes de conception détaillée et travaux gare de Vincennes</b>			
Maître d'ouvrage	Opération	Total M€ HT CE 2015	Total M€ HT Courants conventionnels
<b>RATP</b>	<b>Rénovation gare Vincennes</b>	12,7	<b>14</b>
	<i>Dont études de conception détaillée et travaux</i>	9,5	<b>10,5</b>
	<i>Dont PAI</i>	0,6	<b>0,62</b>
	<i>Dont frais de MOE</i>	1,7	<b>1,85</b>
	<i>Dont frais de MOA</i>	0,9	<b>1,03</b>
<b>Total Etudes de conception détaillée &amp; travaux</b>		<b>12,7</b>	<b>14</b>

#### 4.2.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2015.

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

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 3 % par an au-delà.

#### 4.3. Plan de financement

Les travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de référence de janvier 2015, comme suit :

<b>Gares des RER A (Euros constants)</b> Montant € HT et %				
	<b>État 22,5%</b>	<b>Région 52,5%</b>	<b>RATP 25%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	2,86	6,67	3,18	<b>12,7</b>
<b>Total</b>	2,86	6,67	3,18	<b>12,7</b>

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

<b>Gares des RER A (Euros courants)</b> Montant € HT et %				
	<b>État 22,5%</b>	<b>Région 52,5%</b>	<b>RATP 25%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	3,15	7,35	3,50	<b>14</b>
<b>Total</b>	3,15	7,35	3,50	<b>14</b>



#### **4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

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

##### **A-Versement des acomptes**

La demande de versements d'acompte comprendra ainsi :

###### **a - Pour la Région :**

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

###### **b – Pour l'Etat :**

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

##### **B-Plafonnement des acomptes**

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% pour la Région et à 90 % pour l'Etat avant le versement du solde.

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

##### **4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le représentant dûment habilité de la RATP indiqués à l'article 4.4.3. Sur la base de ce bilan, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour la RATP, le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ou le directeur financier.

#### 4.4.3. **Bilan financier de la convention**

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des études réalisées et retraçant l'évolution éventuelle du coût prévisionnel des dépenses et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- le récapitulatif des subventions attribuées ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses acquittées à la date de réalisation du bilan ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses acquittées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs.

#### 4.4.4. **Paiement pour la RATP**

Le versement des montants de subvention appelés par la RATP doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4 de la présente convention.

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

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

#### 4.4.5. **Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON
- Code banque : 31489
- Code guichet : 00010
- N° compte : 00 198 757 753
- Clé : 47
- 
- Ou
- 
- RATP G.I. – CA CIB
- Code banque : 31489
- Code guichet : 00010
- N° compte : 00 253 294 742
- Clé : 47

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.schaeffer@ developpement- durable.gouv.fr
Région Île-	35, boulevard des	Unité Aménagement	01.53.85.56.21

de-France	Invalides 75007 PARIS	Durable Transports en Commun Secrétariat général	<a href="mailto:annabelle.acharrok@iledefrance.fr">annabelle.acharrok@iledefrance.fr</a>
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 <a href="mailto:Celine.kruger-tinchon@stif.info">Celine.kruger-tinchon@stif.info</a>
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée  75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 ou 01 58 78 25 12

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études.

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

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE**

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

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

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

---

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

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif prévisionnel de la Convention**

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

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

### **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des Etudes Projet et travaux prévus à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et le STIF peuvent solliciter du maître d'ouvrage 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 à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2 et 4.

### **7.1. Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et le maître d'ouvrage du projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de trois semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

### **7.2. Comité des financeurs**

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le comité se prononce sur :

- l'avancement des études Projet et Réalisation au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

### **7.3. Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante.

#### **7.4. Information hors comité et commission de suivi**

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études Projet et Réalisation devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme ainsi qu'à fournir les documents nécessaires à l'appréciation de ces difficultés

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à fournir les documents explicatifs qui seraient nécessaires à l'appréciation du bon avancement de l'opération.

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

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

### **ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées d'un des avant-projets ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.1. de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme d'une des opérations, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF ainsi qu'à l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées aux opérations.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître 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 maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **ARTICLE 9. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « Schéma Directeur RER A – CFI PRO-REA - périmètre RATP ».

### **9.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage communiquera périodiquement aux autres signataires de la présente convention un compte-rendu d'avancement des études et travaux, les documents présentés dans le cadre des différents comités de suivi, ainsi qu'un planning justifiant l'avancement des projets pour permettre au STIF et aux autres parties de remplir leurs rôles dans le cadre de la présente convention.

Le STIF et les autres parties s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément aux articles 9.3 et 9.4.

### **9.2 Communication institutionnelle des financeurs**

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

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

Les logos des co-signataires de la présente convention figureront dans l'ordre suivant: Etat, Région, autorité organisatrice, maître d'ouvrage, en fonction de l'ordre protocolaire. La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Un comité de communication pourra être constitué, regroupant les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacune des Parties, et piloté par le maître d'ouvrage.

Pour les besoins de sa communication de chantier, le maître d'ouvrage a la possibilité de réutiliser certains éléments d'outils de communication précédemment validés par les partenaires. Dès le début de son action de communication de proximité, il communique un exemplaire type aux co-signataires de la présente convention.

### **9.3. Confidentialité**

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles » recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises par la RATP au STIF, à l'Etat et à la Région dont ils auraient connaissance au cours de leurs missions respectives.

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

Le STIF ainsi que l'Etat et la Région s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles :

- soient traitées avec la même précaution que le STIF ainsi que l'Etat et la Région portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un autre cadre que celui de la présente convention
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la RATP. Conformément à l'article 1120 du code civil, le STIF et les co-financeurs se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles le STIF, et/ou les co-financeurs apporteraient la preuve écrite :

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

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

#### **9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Sur demande, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée par le maître d'ouvrage aux autres Parties qui s'interdisent toute diffusion, sans l'accord écrit et préalable de la RATP.

### **ARTICLE 10. BILAN DE L'OPERATION**

#### **10.1 Bilan physique et financier**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.1, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment:

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,



- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

## **10.2 Évaluation économique, sociale et environnementale**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation des opérations en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans les avant-projets approuvés par le STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service des opérations. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans les avant-projets que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale des opérations.

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

## **11 DISPOSITIONS GENERALES**

### **11.1 Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **11.2 Règlement des litiges**

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

### **11.3 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

#### **11.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des articles 5, 9 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Mise en service des projets indiqués à l'article 2 de la Convention,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 de la Convention.

Sans préjudice des articles 9 et 4.4, la présente convention prendra fin au plus tard le 31 décembre 2030.

#### **11.5 Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

	Pour l'Etat  <b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France,  <b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France
Pour la RATP,  <b>Elisabeth BORNE</b> Présidente-Directrice Générale	Pour le STIF,  <b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale	

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses**

**Annexe 3 : Calendrier**

**ANNEXE 1**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Maître d'ouvrage : Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

---

**ANNEXE 2**  
**Echéancier prévisionnel**

---

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS****ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN M€**

<b>M€ HT Constants 2015</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>12,7</b>		<b>13,6</b>

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Total</b>	<b>14</b>		<b>14</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN CP RATP EN M€**

<b>M€ HT constants 2015</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Total</b>
total	0,2	1,5	2,4	3,2	2,7	1,7	0,8	0,2	<b>12,7</b>

<b>M€ HT courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Total</b>
total	0,2	1,5	2,5	3,5	3	2	1	0,3	<b>14</b>

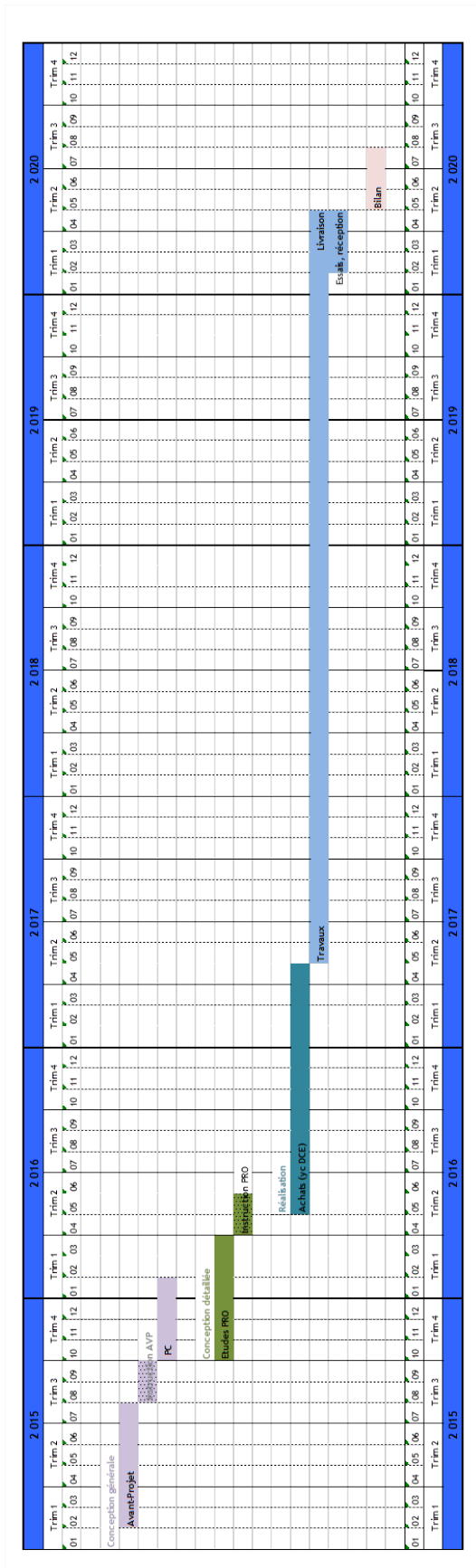
---

**2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES****ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RATP EN M€ COURANTS**

(Hypothèse de 80% des dépenses appelables sur un exercice, le solde étant renvoyé sur l'exercice suivant)

<b>M€ HT courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Total</b>
total	0,16	1,24	2,3	3,3	3,1	2,2	1,2	0,44	0,06	<b>14</b>

ANNEXE 3  
Calendrier indicatif





Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/519  
Séance du 07 octobre 2015**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER C  
VOLET GARES : GENNEVILLIERS ET IVRY-SUR-SEINE**

**AVANT-PROJETS ET CONVENTIONS DE FINANCEMENT PRO/REA**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;
- VU** la délibération 2009-568 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER C ;
- VU** la convention de financement entre la Région Ile de France et le STIF relative aux études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares », n°2012/291 approuvée par décision du Conseil du STIF du 10 octobre 2012 et notifiée le 13 mars 2013 ;
- VU** le rapport n°2015/519 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver l'avant-projet relatif à l'aménagement de la gare de Gennevilliers pour un coût d'objectif de 3,6 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2009 ainsi que la convention de financement correspondante relative aux études de PROjet et des travaux de réalisation ;

**ARTICLE 2** : d'approuver l'avant-projet relatif à l'aménagement « côté Saint Just » de la gare d'Ivry-sur-Seine pour un coût d'objectif de 6,2 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2009 ainsi que la convention de financement correspondante relative aux études de PROjet et des travaux de réalisation ;

**ARTICLE 3** : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération.

**ARTICLE 4** : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCTION



2015

## Schéma Directeur du RER C Modernisation des Gares

Convention de financement des  
études Projet et Travaux de la gare  
de Gennevilliers

Convention 15DPI022



<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION .....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b><u>ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX.....</u></b>	<b><u>8</u></b>
2.1. LE PERIMETRE DE LA CONVENTION .....	8
2.1. LE PERIMETRE DE LA CONVENTION .....	8
2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX	8
2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX	8
<b><u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
3.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE.....	8
3.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE.....	8
3.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	9
3.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES.....	9
3.3. LES FINANCEURS .....	10
3.3. LES FINANCEURS .....	10
<b><u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u></b>	<b><u>10</u></b>
4.1. ESTIMATION DU COUT .....	10
4.1. ESTIMATION DU COUT .....	10
4.2. COUT GLOBAL DES ETUDES ET DES TRAVAUX REALISES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE .....	11
4.2. COUT GLOBAL DES ETUDES ET DES TRAVAUX REALISES PAR LES MAITRES D'OUVRAGE .....	11
4.3 MODALITES D'ACTUALISATION.....	12
4.3 MODALITES D'ACTUALISATION.....	12
4.4. PLAN DE FINANCEMENT.....	12
4.4. PLAN DE FINANCEMENT.....	12
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS PAR L'ETAT ET LA REGION ..	13
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS PAR L'ETAT ET LA REGION ..	13
A - PAIEMENT POUR SNCF RESEAU ET SNCF MOBILITES .....	14
A - PAIEMENT POUR SNCF RESEAU ET SNCF MOBILITES .....	14
4.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION .....	15
4.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION .....	15

4.6 CADUCITE DES SUBVENTIONS DE L'ÉTAT AU TITRE DU DECRET N° 99-1060 DU 16 DECEMBRE 1999 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT .....	16
4.6 CADUCITE DES SUBVENTIONS DE L'ÉTAT AU TITRE DU DECRET N° 99-1060 DU 16 DECEMBRE 1999 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT .....	16
4.7 COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES .....	16
4.7 COMPTABILITE DES BENEFICIAIRES .....	16
<b><u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b>16</b>
<b><u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u></b>	<b>17</b>
6.1 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COUT DE LA PRESENTE CONVENTION.....	17
6.1 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COUT DE LA PRESENTE CONVENTION.....	17
6.2 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS DE LA PRESENTE CONVENTION.....	17
6.2 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS DE LA PRESENTE CONVENTION.....	17
<b><u>ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....</u></b>	<b>18</b>
<b><u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .</u></b>	<b>18</b>
8.1. COMITE TECHNIQUE .....	18
8.1. COMITE TECHNIQUE .....	18
8.2. COMITE DES FINANCEURS.....	19
8.2. COMITE DES FINANCEURS.....	19
8.3. COMMISSION DE SUIVI .....	19
8.3. COMMISSION DE SUIVI .....	19
8.4. INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	20
8.4. INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	20
<b><u>ARTICLE 9. BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b>20</b>
<b><u>ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES .....</u></b>	<b>21</b>
10.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	21
10.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	21
10.2. REGLEMENT DES LITIGES .....	21
10.2. REGLEMENT DES LITIGES .....	21

<b>10.3. RESILIATION DE LA CONVENTION.....</b>	<b>21</b>
<b>10.3. RESILIATION DE LA CONVENTION.....</b>	<b>21</b>
<b>10.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....</b>	<b>22</b>
<b>10.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....</b>	<b>22</b>
<b>10.5. MESURES D'ORDRE .....</b>	<b>22</b>
<b>10.5. MESURES D'ORDRE .....</b>	<b>22</b>

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

**En deuxième lieu,**

**SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, le président de SNCF Réseau, ayant donné délégation de signature à Monsieur Michel ETCHEGARAY, Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile de France, dûment habilité à signer la présente convention.

- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 2 place aux Etoiles, représentée par Patrick ROPERT, Directeur Général de Gares & Connexions, dûment habilité à signer la présente convention,

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

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Ile de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9<sup>ème</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun), représenté Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice ».

Ci-après désignés ensemble comme « **les Parties** » ou individuellement « **une Partie** ».

## **Visas**

**Vu** le code des transports,

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

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

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

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

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports,

**Vu** la délibération n°55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013,

**Vu** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

**Vu** le schéma directeur de l'opération « RER C » approuvé par décision n° 2009/0568 du Conseil du STIF 08 juillet 2009,

**Vu** la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Schéma de Principe de l'opération « RER C », votée en Commission Permanente Régionale n° CP 09-1225 du 17 novembre 2009,

**Vu** la convention de financement entre la Région Ile de France et le STIF relative aux études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares », numérotée 12DPI027 et notifiée le 13 mars 2013,

**Il est convenu ce qui suit :**

## **CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION**

### **Présentation du projet**

Le Schéma Directeur du RER C, voté en Conseil du STIF du 08 juillet 2009, a été élaboré pour le court et le moyen terme et propose, une modernisation des infrastructures existantes (modernisation du nœud de Brétigny, renforcement des sous-stations, création d'un nouveau terminus intermédiaire à Paris-Austerlitz,...). Ces opérations, dont les études d'avant-projet sont d'ores et déjà lancées, vont permettre d'améliorer la robustesse de la ligne à desserte constante.

En complément, le STIF a souhaité qu'une enveloppe de 70M€ (aux conditions économiques de janvier 2008) sur la modernisation des gares extra-muros du RER C soit inscrite au schéma directeur afin de valoriser sa mise en œuvre. L'objectif consiste à élaborer un programme d'aménagement complémentaire pour l'aménagement des gares de la ligne les plus problématiques.

Sur cette base, un premier travail technique préliminaire mené par la SNCF (SNCF Mobilités depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015) en collaboration étroite avec RFF (SNCF Réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015), le STIF et la Région, a permis d'identifier 10 gares de la ligne C répondant à des problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER C (ligne 14, TTME,...),
- des saturations identifiées par l'exploitant.

Les gares retenues sont :

- Brétigny,
- Epinay-sur-Orge,
- Gennevilliers,
- Ivry-sur-Seine,
- Sainte-Geneviève-des-Bois,
- Saint-Quentin-en-Yvelines,
- St-Ouen,
- Savigny-sur-Orge,
- Villeneuve-le-Roi,
- Vitry-sur-Seine

Les études préalables et d'Avant-Projet sont menées depuis, en lien étroit avec les programmes connexes déjà engagés pour la plupart (SDA, Impaq, pôles PDU...).

Ainsi, la présente convention relative au financement des études Projet et Travaux de la gare de Gennevilliers permet d'enclencher un second volet de modernisation des gares du Schéma Directeur du RER C, après la gare d'Epinay-sur-Orge, en cohérence avec le schéma directeur d'accessibilité.

La présente convention porte sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.



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

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études de projet et des travaux de la gare de Gennevilliers,
- de définir les études de projet et des travaux de la gare de Gennevilliers,
- de définir l'organisation du pilotage des études et travaux,
- de préciser les conditions de suivi de ces études et des travaux dans le respect du calendrier général du Projet.

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

**« Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares – Etudes PRO-REA de la gare de Gennevilliers ».**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

### **2.1. Le périmètre de la convention**

La gare de Gennevilliers est située sur la branche nord du RER C.

Située au PK 14.300 de la ligne 962 000 (Ermont Eaubonne – Champs de Mars), la gare de Gennevilliers est un établissement recevant du public (ERP) de 5<sup>e</sup> catégorie. Elle est située en zone tarifaire 3 du réseau Transilien, sur le tronçon de la ligne C du RER de Champ de Mars/Tour Eiffel à Pontoise. Elle est équipée de CAB (Contrôle Automatique des Billets).

L'offre de transport en commun actuelle est attractive avec l'accès à la ligne de métro 13 et au RER C, via le tramway T1 qui dessert les stations depuis Les Courtilles (ligne M°13) jusqu'à la Gare de Noisy-le-Sec. La mise en place du réseau de pistes cyclables vient conforter la volonté de la commune de développer l'offre de transport en commun et l'intermodalité.

Actuellement, la gare est accessible aux niveaux 1 à 3, c'est-à-dire en toute autonomie du Parvis aux quais. À terme du projet SDA, l'accès quais/trains (niveau 4) sera assuré via le service « Accès Plus » (assistance d'un agent en gare), et en ayant au préalable réservé ce service.

Cette gare comporte deux quais latéraux, de hauteur 55 cm :

- le quai 1 (voie 2) direction Pontoise
- le quai 2 (voie 1) direction Paris

Elle est composée de 3 parties :

- la gare aérienne : les quais et les voies, en hauteur par rapport à la voirie, supportés par un pont rail en béton
- le bâtiment voyageurs construit au niveau rue et écarté du pont à la suite de contraintes de la servitude du Trapil (passage de réseaux d'hydrocarbures en sous-sol)
- un espace de liaison entre le BV et le passage souterrain, qui donne accès aux quais, couvert par la verrière en polycarbonate et délimitée par l'ouvrage en béton.

Elle possède deux accès :

- E1: Accès principal (avenue Général de Gaulle), abrité par la couverture du BV et qui permet d'accéder au hall voyageurs fermé et aux quais par le passage sous voies.
- E2: Accès secondaire de nuit (avenue Général de Gaulle), qui permet d'accéder directement aux quais par le passage sous voies sans devoir franchir la ligne de contrôle.

Le programme détaillé se décompose de la manière suivante :

**Sur périmètre SNCF Réseau :**

- Reprise de la totalité de l'éclairage dans le Passage Souterrain.
- Dépose des paravents existants et la pose de nouveaux paravents de protection pour les 2 quais.

**Sur périmètre SNCF Mobilités :**

- Aménagements intérieurs du BV en second œuvre.
- Remplacement des CAB par CAB M1 bidirectionnel et PEC
- Mise en place de rideau de fermeture des façades du BV
- Reprise de l'ensemble de la signalétique.
- Mise en place de 3 abris isolés de type 3.2 (1 sur le Quai voie 1 et 2 sur le quai voie 2).
- Aménagement du parking SNCF y compris le local Sel et les abris poubelles.
- Ecrans info voyageurs

*Option : création abris vélo*

**2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux**

Conformément à l'AVP approuvé par décision du Conseil du STIF n° 2015- du 7 octobre 2015, la date de fin de déploiement est prévue 45 mois après notification du financement de la présente convention.

Le planning prévisionnel d'établissement des Etudes est joint en annexe 3 à la Convention.

**ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

**3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

d'ouvrage des Projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des études**

#### **3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage**

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

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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût prévisionnel de la présente convention en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2014 tel qu'il est défini à l'article 4.2.1.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par chaque maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif prévisionnel de la convention fixé en euros constants.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des éléments d'études PRO et travaux, tels que définis dans l'article 2.1, objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir le STIF, en qualité d'AOT, des risques de non-respect du planning et/ou celui du dépassement des coûts, dans les meilleurs délais. Le STIF informera par la suite les financeurs, en relation avec les Maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

#### **3.2.2. Rôle du Maître d'Ouvrage Coordinateur vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage**

Les Maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un **maître d'ouvrage coordinateur, SNCF Réseau** (ci-après « le Maître d'Ouvrage Coordinateur »).

Le Maître d'Ouvrage Coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents Maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs au suivi général des actions couvertes par la Convention, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents Maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le Maître d'Ouvrage Coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des Maîtres d'ouvrage des opérations,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les Maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les Maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 8 de la Convention).

Afin de permettre au Maître d'Ouvrage Coordinateur d'exercer sa mission, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de trois (3) semaines maximum à compter de la demande du Maître d'Ouvrage Coordinateur.

Une fois intégrés, le Maître d'ouvrage coordinateur retransmet les éléments précités aux Maîtres d'ouvrage, pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la Convention, les éléments d'information qui le concernent au Maître d'ouvrage Coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Les frais de coordination, de reporting et de gestion du programme pour les deux maîtres d'ouvrages sont fixés à 1% du cout objectif du projet global et sont affectés à SNCF Réseau

La part SNCF Mobilités (5,8 K€ valeur janvier 2014 ; 6,2 K€ Courants) sera rétrocédée à SNCF Réseau.

### **3.3. Les Financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement des Etudes projet et des travaux, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat (22,5 %),
- La Région Ile-de-France (52,5 %),
- SNCF Réseau (25 % sur son périmètre),
- SNCF Mobilités (25 % sur son périmètre).130740

SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France.

#### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des Financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les Maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2, des Etudes de projet et des travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la convention.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût**

Pour rappel, l'AVP a défini le coût d'objectif du projet à **3 608 175 € HT aux conditions économiques de janvier 2009**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **3 608 175 € HT aux conditions économiques de janvier 2009**.

Le coût prévisionnel des dépenses en **euros courants conventionnels** est estimé à **4 428 959 € HT**, conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.

#### 4.2. Coût global des études et des travaux réalisés par les maîtres d'ouvrage

##### 4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par Maître d'ouvrage

Les coûts des études PRO et Travaux par périmètre de Maîtrise d'ouvrages, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2.1 de la Convention sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts € HT constants aux CE 01/2009	Coûts € courants HT
SNCF RESEAU	388 444	476 807
SNCF MOBILITES	3 219 731	3 952 152
TOTAL	3 608 175	<b>4 428 959</b>

##### 4.2.2. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Chacun des Maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros constants 01/2014 des postes nécessaires pour mener à bien les études projet et travaux :

Etudes Projet et Travaux			
Maître d'ouvrage	Opérations	Coût en € constants (01/2009)	
SNCF RESEAU		384 598	
	<i>Dont Frais MOE</i>	42 147	
	<i>Dont Frais MOA/AMO</i>	18 934	
	<b>Total Maître d'ouvrage SNCF RESEAU</b>	<b>384 598</b>	
SNCF MOBILITES		3 187 852	
	<i>Dont Frais de MOE,</i>	373 060	

	<i>Dont Frais de MOA/AMO</i>	130 503	
	<b>Total Maître d'ouvrage SNCF MOBILITES</b>	<b>3 187 852</b>	
<b>S/TOTAL</b>		<b>3 572 450</b>	
<b>Mission de coordination (1%)</b>		35 725	
<b>TOTAL</b>		<b>3 608 175</b>	

### **4.3 Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence de la convention sont celles de janvier 2014.

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

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

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

### **4.4. Dispositions financières - Plan de financement**

<b>Modernisation gare de Gennevilliers</b>					
<b>Montant € constants 2009 HT et %</b>					
	<b>Etat 22,5 %</b>	<b>Région 52,5 %</b>	<b>SNCF Mobilités 25 %</b>	<b>SNCF Réseau 25 %</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MOA SNCF Mobilités</b>	724 439	1 690 359	804 933	-	3 219 731
<b>MOA SNCF Réseau</b>	87 400	203 933	-	97 111	388 444
<b>S/TOTAL</b>	811 839	1 894 292	804 933	97 111	<b>3 608 175</b>

Le plan de financement est établi en euros courants, suivant les modalités d'actualisation de l'article 4.3 de la Convention.

<b>Modernisation gare de Gennevilliers</b>					
<b>Montant € courants HT et %</b>					
	<b>Etat</b> <b>22,5 %</b>	<b>Région</b> <b>52,5 %</b>	<b>SNCF</b> <b>Mobilités</b> <b>25 %</b>	<b>SNCF</b> <b>Réseau</b> <b>25 %</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MOA SNCF</b> <b>Mobilités</b>	889 234	2 074 880	988 038	-	3 952 152
<b>MOA SNCF</b> <b>Réseau</b>	107 282	250 324	-	119 202	476 807
<b>S/TOTAL</b>	996 516	2 325 203	988 038	119 202	<b>4 428 959</b>

#### **4.5. Modalités de versement des subventions par l'Etat et la Région**

##### **4.5.1 Versement d'acomptes**

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des Etudes et Travaux sur présentation d'appels de fonds par chaque Maître d'ouvrage.

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

A compter de la date de première demande de versement, le Maître d'ouvrage dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour demander le paiement du solde.

##### **A-Versement des acomptes**

##### **a – Versement des acomptes par la Région :**

La demande de versement des acomptes par SNCF Réseau et SNCF Mobilité comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les bénéficiaires indiquant notamment la référence des factures réalisées, leur date de réalisation, et le montant des factures réalisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal des bénéficiaires.

b – pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes par SNCF Réseau et SNCF Mobilités comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.2.2, signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

Par ailleurs un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé à l'Etat.

#### B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% suite à la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 – article 3 pour la Région et à 90 % pour l'Etat avant le versement du solde.

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

#### **4.5.2 Versement du solde**

Après achèvement des études PRO et des travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par chacun des bénéficiaires :

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

Chacun des documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire indiqués à l'article 4.2.2.

Le versement du solde à SNCF Réseau et SNCF Mobilités se fera sur présentation des factures acquittées.

#### **4.5.3 Paiement**

##### A - Paiement pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités

Le versement des montants de subvention appelés par SNCF Réseau et SNCF Mobilités doit être effectué dans un délai de quarante (40) jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 de la Convention.

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

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



#### 4.5.4 Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° compte : 00000062471

Clé : 31

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Projets Ferroviaires
SNCF Réseau	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Direction Finance et Trésorerie - Unité Back office Exploitation – Credit Management
SNCF Mobilités	16 Avenue d'Ivry 75634 PARIS CEDEX 13	SNCF – Gares & Connexions Département comptable

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le Maître d'ouvrage n'a pas transmis à la région une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président, si le Maître d'ouvrage établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai,

l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

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

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

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

#### **4.7 Comptabilité des Bénéficiaires**

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux Etudes et Travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les Financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la Convention et relatives à l'objet de cette dernière.

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS**

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

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

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

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

Pour répondre à ce suivi, les Maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 8.

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

### **6.1 Dispositions en cas de modification du coût de la présente convention**

#### **6.1.1 En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

#### **6.1.2 En cas de dépassement du coût prévisionnel**

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, les financeurs préciseront alors, lors du Comité des financeurs (Cf article 8.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.4 au titre du coût prévisionnel des dépenses de chaque maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, le STIF et les Maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

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

### **6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation de l'opération prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, le STIF et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès des maîtres d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et de l'avis éventuel formulé par les Maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

## **ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2,2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.2. de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès qu'un maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans le Projet, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF et aux Financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des Maîtres d'Ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le Maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2 et 4.

### **8.1. Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le Maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et les Maîtres d'ouvrage du projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de trois semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage à l'ensemble des participants.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

### **8.2. Comité des financeurs**

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le Maître d'ouvrage coordinateur à l'ensemble des participants.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études PRO et des travaux au regard des éléments demandés dans la convention de financement et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

### **8.3. Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études et travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

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

#### **8.4. Information hors comité et commission de suivi**

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études Projet et des travaux devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme ainsi qu'à fournir les documents nécessaires à l'appréciation de ces difficultés.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à fournir les documents explicatifs qui seraient nécessaires à l'appréciation du bon avancement de l'opération.

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

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

#### **ARTICLE 9. BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, **l'ensemble des dépenses comptabilisées étant désactualisé aux conditions économiques de référence de la convention** (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée pour chacun des maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des études réalisées et retraçant l'évolution éventuelle du coût prévisionnel des dépenses et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan ;

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

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES**

### **10.1. Modification de la convention**

La Convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.5 de la Convention qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

### **10.2. Règlement des litiges**

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la Convention.

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

### **10.3. Résiliation de la convention**

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la Convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la Convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la Convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des Maîtres d'ouvrage.

#### **10.4. Date d'effet et durée de la Convention**

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

La Convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par la commission permanente de la Région.

La Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 10, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réalisation du programme détaillé à l'article 2.1,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 de la Convention

#### **10.5. Mesures d'ordre**

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

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



**Fait en cinq exemplaires originaux**

<p>Pour l'Etat,</p>          <p><b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p>          <p><b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>	
<p>Pour SNCF Réseau,</p>          <p><b>Michel ETCHEGARAY</b> Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile de France</p>	<p>Pour SNCF Mobilités,</p>          <p><b>Patrick ROPERT</b> Directeur Général de Gares &amp; Connexions</p>	<p>Pour le STIF,</p>          <p><b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale</p>

## **ANNEXES**

- Annexe 1 : Organigramme de l'opération
- Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds
- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

## **ANNEXE 1 : Organigramme nominatif**

---

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

### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES**

- ✓ Maître d'ouvrage : Direction Déléguée des Gares Transiliennes
- ✓ M. Jean Claude DURAND, Directeur des Projets des Lignes C, N & U

### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**

- ✓ Maître d'ouvrage : Direction des Projets Franciliens.
- ✓ Mme Cécile CARPENTIER, Directrice d'Opérations

### **MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE SNCF MOBILITES**

sans objet

### **MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE SNCF RESEAU**

à préciser ultérieurement

### **MAITRISE D'ŒUVRE SNCF MOBILITES**

Direction Déléguée des Gares Transiliennes, Pôle Conception Réalisation

### **MAITRISE D'ŒUVRE SNCF RESEAU**

à préciser ultérieurement

**ANNEXE 2 :**  
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme  
et des dépenses**

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU EN K€**

k€ HT CE 01/2014	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	5,006	6,997	39,809	33,174	15,143	<b>100,129</b>
Région (52,5%)	11,681	16,326	92,887	77,406	35,334	<b>233,634</b>
SNCF Réseau (25%)	5,563	7,774	44,232	36,860	16,826	<b>111,254</b>
<b>Total</b>	<b>22,250</b>	<b>31,096</b>	<b>176,928</b>	<b>147,440</b>	<b>67,303</b>	<b>445,017</b>

k€ HT courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	5,364	7,497	42,653	35,544	16,225	<b>107,282</b>
Région (52,5%)	12,516	17,492	99,523	82,936	37,858	<b>250,324</b>
SNCF Réseau (25%)	5,960	8,329	47,392	39,493	18,028	<b>119,202</b>
<b>Total</b>	<b>23,839</b>	<b>33,318</b>	<b>189,567</b>	<b>157,972</b>	<b>72,110</b>	<b>476,807</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF MOBILITES EN K€**

k€ HT CE 01/2014	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	41,496	57,994	329,967	274,973	125,518	<b>829,947</b>
Région (52,5%)	96,824	135,320	769,923	641,603	292,875	<b>1 936,544</b>
SNCF Mobilités (25%)	46,107	64,438	366,630	305,525	139,464	<b>922,164</b>
<b>S/Total</b>	<b>184,426</b>	<b>257,752</b>	<b>1 466,520</b>	<b>1 222,100</b>	<b>557,856</b>	<b>3 688,654</b>

k€ HT courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	44,460	62,137	353,538	294,615	134,484	<b>889,234</b>
Région (52,5%)	103,740	144,986	824,922	687,435	313,796	<b>2 074,880</b>
SNCF Mobilités (25%)	49,400	69,041	392,820	327,350	149,427	<b>988,038</b>
<b>S/Total</b>	<b>197,600</b>	<b>276,164</b>	<b>1 571,280</b>	<b>1 309,400</b>	<b>597,707</b>	<b>3 952,152</b>

## **2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

### **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN K€**

<b>k€ HT courants conv.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>TOTAL</b>
Etat (22,5%)	5,364	7,497	42,653	35,544	16,225	<b>107,282</b>
Région (52,5%)	12,516	17,492	99,523	82,936	37,858	<b>250,324</b>
<b>Total</b>	<b>17,880</b>	<b>24,988</b>	<b>142,175</b>	<b>118,479</b>	<b>54,083</b>	<b>357,605</b>

### **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN K€**

<b>k€ HT courants conv.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>TOTAL</b>
Etat (22,5%)	44,460	62,137	353,538	294,615	134,484	<b>889,234</b>
Région (52,5%)	103,740	144,986	824,922	687,435	313,796	<b>2 074,880</b>
<b>Total</b>	<b>148,200</b>	<b>207,123</b>	<b>1 178,460</b>	<b>982,050</b>	<b>448,280</b>	<b>2 964,114</b>

### **Total SNCF Mobilités + SNCF Réseau**

<b>k€ HT courants conv.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>TOTAL</b>
Etat (22,5%)	49,824	69,634	396,191	330,159	150,709	<b>996,516</b>
Région (52,5%)	116,256	162,478	924,445	770,371	351,654	<b>2 325,203</b>
<b>Total</b>	<b>166,080</b>	<b>232,112</b>	<b>1 320,635</b>	<b>1 100,529</b>	<b>502,363</b>	<b>3 321,719</b>

### ANNEXE 3: Calendrier prévisionnel

	2013												2014												2015												2016												2017												2018												2019																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					
<b>Gares</b>																																																																																									
<b>Gennevilliers</b>																																																																																									

2015

## Schéma Directeur du RER C Modernisation des Gares

Convention de financement des  
études Projet et Travaux de la gare  
d'Ivry-sur-Seine

1ere partie : Création de l'accès St  
Just

Convention 15DPI025



<b><u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION .....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u></b>	<b><u>9</u></b>
<b><u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b><u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b><u>18</u></b>
<b><u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u></b>	<b><u>18</u></b>
<b><u>ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b><u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .</u></b>	<b><u>20</u></b>
<b><u>ARTICLE 9. BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b><u>22</u></b>
<b><u>ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES .....</u></b>	<b><u>23</u></b>



Entre,

**En premier lieu,**

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, le président de SNCF Réseau, ayant donné délégation de signature à Monsieur Michel ETCHEGARAY, Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile de France, dûment habilité à signer la présente convention.
- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 2 place aux Etoiles, représentée par Patrick ROPERT, Directeur Général de Gares & Connexions, dûment habilité à signer la présente convention,

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

**En troisième lieu,**

- **le Syndicat des Transports d'Ile de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9<sup>ème</sup>, 39bis-41 rue de Châteaudun), représenté Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désigné par le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice ».

Ci-après désignés ensemble comme « **les Parties** » ou individuellement « **une Partie** ».

## **Visas**

**Vu** le code des transports,

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

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

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

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

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports,

**Vu** la délibération n°55-13 du Conseil Régional du 20 juin 2013 relative au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013,

**Vu** le Contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

**Vu** le schéma directeur de l'opération « RER C » approuvé par décision n° 2009/0568 du Conseil du STIF 08 juillet 2009,

**Vu** la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Schéma de Principe de l'opération « RER C », votée en Commission Permanente Régionale n° CP 09-1225 du 17 novembre 2009,

**Vu** la convention de financement entre la Région Ile de France et le STIF relative aux études préliminaires et d'Avant-Projet de l'opération « Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares », numérotée 12DPI027 et notifiée le 13 mars 2013,

## **Il est convenu ce qui suit :**

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

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des Etudes et travaux ainsi que leur financement défini dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, dont l'objet est décrit dans la présente convention.

## **CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION**

### **Présentation du projet**

Le Schéma Directeur du RER C, voté en Conseil du STIF du 08 juillet 2009, a été élaboré pour le court et le moyen terme et propose, une modernisation des infrastructures existantes (modernisation du nœud de Brétigny, renforcement des sous-stations, création d'un nouveau terminus intermédiaire à Paris-Austerlitz,...). Ces opérations, dont les études d'avant-projet sont d'ores et déjà lancées, vont permettre d'améliorer la robustesse de la ligne à desserte constante.

En complément, le STIF a souhaité qu'une enveloppe de 70M€ (aux conditions économiques de janvier 2008) sur la modernisation des gares extra-muros du RER C soit inscrite au schéma directeur afin de valoriser sa mise en œuvre. L'objectif consiste à élaborer un programme d'aménagement complémentaire pour l'aménagement des gares de la ligne les plus problématiques.

Sur cette base, un premier travail technique préliminaire mené par la SNCF (SNCF Mobilités depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015) en collaboration étroite avec RFF (SNCF Réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015) , le STIF et la Région, a permis d'identifier 10 gares de la ligne C répondant à des problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER C (ligne 14, TTME,...),
- des saturations identifiées par l'exploitant.

Les gares retenues sont :

- Brétigny,
- Epinay-sur-Orge,
- Gennevilliers,
- Ivry-sur-Seine,
- Sainte-Geneviève-des-Bois,
- Saint-Quentin-en-Yvelines,

- St-Ouen,
- Savigny-sur-Orge,
- Villeneuve-le-Roi,
- Vitry-sur-Seine

Les études préalables et d'Avant-Projet sont menées depuis, en lien étroit avec les programmes connexes déjà engagés pour la plupart (SDA, Impact, pôles PDU...).

Ainsi, la présente convention relative au financement des études Projet et Travaux de la gare d'Ivry-sur-Seine permet d'enclencher un second volet de modernisation des gares du Schéma Directeur du RER C, après la gare d'Épinay-sur-Orge, en cohérence avec le schéma directeur d'accessibilité.

La présente convention porte sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

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

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études de projet et des travaux de la gare d'Ivry-sur-Seine pour l'accès Saint Just,
- de définir les études de projet et des travaux de la gare d'Ivry-sur-Seine pour l'accès Saint Just,
- de définir l'organisation du pilotage des études et travaux,
- de préciser les conditions de suivi de ces études et des travaux dans le respect du calendrier général du Projet.

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

**« Schéma Directeur du RER C – Modernisation des gares – Etudes PRO-REA de la gare d'Ivry-sur-Seine – accès Saint Just ».**

Une convention de financement future (2<sup>e</sup> partie) portera sur les modalités de financement des travaux concernant l'accès Seine.

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

### **2.1. Le périmètre de la convention**

La gare d'Ivry-sur-Seine est située sur la branche sud du RER C.

La gare d'Ivry sur Seine se situe au PK 3,623 de la ligne 570 000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean. Cette gare est desservie par les trains ROMI et MONA de la ligne C du RER, rejoignant Pontoise, Montigny-Beauchamp à Pont de Rungis-Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau. Elle se trouve en zone tarifaire 2 du réseau Transilien et compte 7 893 montants par jour ouvrable de base (comptage juin 2012). La commune d'Ivry sur Seine bénéficiant de nombreux projets de développement à court et à moyen terme, ce chiffre devrait croître dans les années à venir.

La gare d'Ivry-sur-Seine comporte 3 accès munis de Contrôles d'Accès Banlieue (CAB) et de portes anti-retours. Dans le bâtiment voyageur, on trouve un Passage Élargi Contrôlé (PEC) donnant accès au quai A. Les divers accès sont présentés ci-dessous :

- E1 : Accès Principal (place Marcel Cachin, commune d'Ivry-sur-Seine) qui permet d'accéder directement de plein pied au bâtiment voyageurs (BV) et au quai A.
- E2 : Accès de nuit (place Marcel Cachin, commune d'Ivry-sur-Seine) qui permet de sortir du quai A, via des portes anti-retours, et d'accéder au quai B via le souterrain et les escaliers fixes 1 et 3.
- E3 : Accès de nuit (rue de la gare, commune d'Ivry-sur-Seine) qui permet d'accéder directement aux quais via le souterrain et les escaliers fixes 1, 2 et 3.

La gare d'Ivry-sur-Seine dispose de 2 quais latéraux, le passage d'un quai à l'autre se fait par un passage souterrain hors CABs, équipé uniquement d'escaliers fixes.

- Le quai A latéral, de hauteur 50 cm environ, desservant la voie 2bis en direction Paris,
- Le quai B latéral, de hauteur 50 cm environ, desservant la voie 1bis en direction du Sud.

Le périmètre de l'opération consiste en la création de 2 nouveaux accès en entrée et sortie, rue Saint-Just, en extrémité des quais vers les quartiers au sud de la gare. Ces accès permettent de relier les futures ZAC Gagarine et Confluence avec les quais de la gare d'Ivry-sur-Seine.

La mise en service de l'accès Saint Just permet de fluidifier la circulation des clients en gare facilitant ainsi la réalisation de la passerelle de franchissement des voies prévues par les programmes SDA et IMPAQT.

L'AVP prévoit également la création d'un accès côté Seine, jouxtant l'accès actuel du passage souterrain de la gare dont le financement est prévu dans le cadre d'une convention de financement ultérieure. Ce phasage a été envisagé afin de ne pas retarder la réalisation de l'accès rue Saint-Just.

*A noter que le programme IMPAQT prévoit la création de la couverture, de l'escalier fixe et de l'ascenseur, la reprise du parvis, depuis l'accès Seine jusqu'à la nouvelle passerelle.*

Ainsi, le programme détaillé de l'opération se décompose de la manière suivante :

### **Sur périmètre SNCF Réseau**

Cheminement E4 (Accès Saint-Just côté ZAC Gagarine):

- Génie civil et revêtement pour prolongement de quai jusqu'à l'accès (emprise ancien passage protégé et ancienne passerelle B),
- Protections caténaïres et garde-corps sur prolongement de quai,
- Génie civil pour création accès,
- Génie civil/structure pour création EF,
- Finitions et équipements PMR sur les 2 EF,
- Clôtures pour fermeture accès,
- Revêtement de sol et murs,
- Eclairage des accès.

Cheminement E5 (Accès Saint-Just côté quai B):

- Génie civil et revêtement pour prolongement de quai (emprise ancienne passerelle C),
- Protections caténares et garde-corps sur prolongement de quai,
- Génie civil pour création accès,
- Reprise culée de l'OA,
- Reprise impact caténaire,
- -Génie civil/structure pour création EF,
- Eclairage des accès.

### **Sur périmètre SNCF Mobilités**

Cheminelements (pour l'accès côté Saint Just) :

- Déploiement de la nouvelle signalétique et éclairage

## **2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux**

Conformément à l'AVP approuvé par délibération du Conseil du STIF n° 2015- [REDACTED] prise dans sa séance du 7 octobre 2015, la date de fin de déploiement est prévue 46 mois après notification du financement de la présente convention.

Le planning prévisionnel d'établissement des Etudes et des travaux est joint en annexe 3 à la Convention.

## **ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice, le STIF est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin notamment, de contrôler les coûts et les délais du projet, ainsi que la juste adéquation du projet par rapport au programme défini.

## **3.2. La maîtrise d'ouvrage des études**

### **3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage**

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

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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût prévisionnel de la présente convention en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2014 tel qu'il est défini à l'article 4.2.1

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par chaque maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif prévisionnel de la convention fixé en euros constants.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des éléments d'études PRO et travaux, tels que définis dans l'article 2.1, objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir le STIF, en qualité d'AOT, des risques de non-respect du planning et/ou celui du dépassement des coûts, dans les meilleurs délais. Le STIF informera par la suite les financeurs, en relation avec les Maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

### **3.2.2. Rôle du Maître d'Ouvrage Coordinateur vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage**

Les Maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un **maître d'ouvrage coordinateur, SNCF Réseau** (ci-après « le Maître d'Ouvrage Coordinateur »).

Le maître d'Ouvrage Coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et des travaux des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs au suivi général des actions couvertes par la convention, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'Ouvrage Coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage des opérations,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la Convention).

Afin de permettre au Maître d'Ouvrage Coordinateur d'exercer sa mission, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de trois (3) semaines maximum à compter de la demande du Maître d'Ouvrage Coordinateur.

Une fois intégrés, le Maître d'ouvrage coordinateur retransmet les éléments précités aux Maîtres d'ouvrage, pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la Convention, les éléments d'information qui le concernent au Maître d'ouvrage Coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Les frais de coordination, de reporting et de gestion du programme pour les deux maîtres d'ouvrages sont fixés à 1% du cout objectif du projet global et sont affectés à SNCF Réseau

La part SNCF Mobilités (5,8 K€ valeur janvier 2014 soit 6,2 K€ Courants) sera rétrocédée à SNCF Réseau.

### **3.3. Les Financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement des Etudes projet et des travaux, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat (22,5 %),
- La Région Ile-de-France (52,5 %),
- SNCF Réseau (25 % sur son périmètre),
- SNCF Mobilités (25 % sur son périmètre).

SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France.

#### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des Financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les Maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2, des Etudes de projet et des travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la convention.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût**

Pour rappel, l'AVP a défini le coût d'objectif du projet à **6 203 420 € HT aux conditions économiques de janvier 2009**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **6 203 420 € HT aux conditions économiques de janvier 2009**.



Le coût prévisionnel des dépenses en **euros courants conventionnels** est estimé à **7 614 567 € HT**, conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.

#### **4.2. Coût global des études et des travaux réalisés par les maîtres d'ouvrage**

##### **4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par Maître d'ouvrage**

Les coûts des études PRO et Travaux par périmètre de Maîtrise d'ouvrages, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2.1 et 3.2.2 de la Convention sont établis comme suit :

<b>Maîtres d'ouvrage</b>	<b>Coûts € HT constants aux CE 01/2009</b>	<b>Coûts € courants HT</b>
SNCF RESEAU	5 767 100	7 078 994
SNCF MOBILITES	436 320	535 574
<b>TOTAL</b>	<b>6 203 420</b>	<b>7 614 567</b>

##### **4.2.2. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage**

Chacun des Maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros constants 01/2014 des postes nécessaires pour mener à bien les études projet et travaux :

<b>Etudes et travaux</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Opérations</b>	<b>Coût en € constants (01/2009)</b>
<b>SNCF RESEAU</b>		5 710 000
	<i>Dont Frais MOA/AMO</i>	252 810
	<i>Dont Frais MOE</i>	613 790
	<b>Total Maître d'ouvrage SNCF RESEAU</b>	<b>5 710 000</b>
<b>SNCF MOBILITES</b>		432 000

	<i>Dont Frais de MOE,</i>	45 890
	<i>Dont Frais de MOA/AMO</i>	17 640
	<b>Total Maître d'ouvrage SNCF MOBILITES</b>	<b>432 000</b>
<b>S/TOTAL</b>		<b>6 142 000</b>
<b>Mission de coordination (1%)</b>		<b>61 420</b>
<b>TOTAL</b>		<b>6 203 420</b>

#### **4.3 Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence de la convention sont celles de janvier 2009. Pour être comparables aux objectifs de coûts, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la Convention par application de l'indice professionnel TP 01.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

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

#### **4.4. Dispositions financières - Plan de financement**

<b>Modernisation gare d'Ivry-sur-Seine – accès Saint Just</b>					
<b>Montant € constants 2009 HT et %</b>					
	<b>Etat 22,5 %</b>	<b>Région 52,5 %</b>	<b>SNCF Mobilités 25 %</b>	<b>SNCF Réseau 25 %</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MOA SNCF Mobilités</b>	98 172	229 068	109 080	-	436 320
<b>MOA SNCF Réseau</b>	1 297 598	3 027 728	-	1 441 775	5 767 100
<b>S/TOTAL</b>	1 395 770	3 256 796	109 080	1 441 775	<b>6 203 420</b>

Le plan de financement est établi en euros courants conventionnels, suivant les modalités d'actualisation de l'article 4.3 de la Convention.

<b>Modernisation gare d'Ivry-sur-Seine – accès Saint Just</b>					
<b>Montant M€ courants conventionnels HT et %</b>					
	<b>Etat</b> 22,5 %	<b>Région</b> 52,5 %	<b>SNCF</b> <b>Mobilités</b> 25 %	<b>SNCF</b> <b>Réseau</b> 25 %	<b>TOTAL</b>
<b>MOA SNCF</b> <b>Mobilités</b>	120 504	281 176	133 893	-	535 574
<b>MOA SNCF</b> <b>Réseau</b>	1 592 774	3 716 472	-	1 769 748	7 078 994
<b>S/TOTAL</b>	1 713 278	3 997 648	133 893	1 769 748	<b>7 614 567</b>

#### **4.5. Modalités de versement des subventions par l'Etat et la Région**

##### **4.5.1 Versement d'acomptes**

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des Etudes et Travaux sur présentation d'appels de fonds par chaque Maître d'ouvrage.

A cette fin, chaque Maître d'ouvrage transmettra aux Financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 de la Convention afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A compter de la date de première demande de versement, le Maître d'ouvrage dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour demander le paiement du solde.

##### **A-Versement des acomptes**

##### **a – Versement des acomptes par la Région :**

La demande de versement des acomptes par SNCF Réseau et SNCF Mobilité comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les bénéficiaires indiquant notamment la référence des **factures réalisées**, leur **date de réalisation** et le montant des **factures réalisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal des bénéficiaires.

b – pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes par SNCF Réseau et SNCF Mobilités comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.2.2, signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

Par ailleurs un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé à l'Etat.

#### B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 95% suite à la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 – article 3 pour la Région et à 90 % pour l'Etat avant le versement du solde.

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

#### **4.5.2 Versement du solde**

Après achèvement des études PRO et des travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par chacun des bénéficiaires :

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

Chacun des documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire indiqués à l'article 4.2.2.

Le versement du solde à SNCF Réseau et SNCF Mobilités se fera sur présentation des factures acquittées.

#### **4.5.3 Paiement**

##### A - Paiement pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités

Le versement des montants de subvention appelés par SNCF Réseau et SNCF Mobilités doit être effectué dans un délai de quarante (40) jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 de la Convention.

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

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

#### 4.5.4 Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° compte : 00000062471

Clé : 31

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général
SNCF Réseau	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Direction Finance et Trésorerie - Unité Back office Exploitation – Credit Management
SNCF Mobilités	16 Avenue d'Ivry 75634 PARIS CEDEX 13	SNCF – Gares & Connexions Département comptable

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le Maître d'ouvrage n'a pas transmis à la région une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

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

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

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

#### **4.7 Comptabilité des Bénéficiaires**

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux Etudes et Travaux dont le financement fait l'objet de la présente convention. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les Financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la Convention et relatives à l'objet de cette dernière.

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS**

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

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

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

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

Pour répondre à ce suivi, les Maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.

### **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

#### **6.1 Dispositions en cas de modification du coût de la présente convention**

##### **6.1.1 En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3.. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

### **6.1.2 En cas de dépassement du coût prévisionnel**

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, les financeurs préciseront alors, lors du Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) (Cf article 6.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.1. au titre du coût prévisionnel des dépenses de chaque maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, le STIF et les Maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

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

### **6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation de l'opération prévu à l'article 1.3 de la présente convention ne peut être assuré, le STIF et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès des maîtres d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

## **ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2,2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.1. de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès qu'un maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans le Projet, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra, au STIF et aux Financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des Maîtres d'Ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le Maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2 et 4.

### **7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

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

Le Comité de Suivi se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un (1) mois.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF à l'Etat et à la Région.

Le suivi de la réalisation des études Projet et des travaux s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :



### 1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le management des risques liés à la mise en œuvre du Projet dans toutes ses composantes,
- le point sur l'avancement des Etudes Projet et des travaux,
- le point sur les modalités d'exploitation du RER telles que prévues et permises par le Projet,
- une appréciation sur le déroulement du Projet,
- le suivi du calendrier des travaux.

### 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le point sur le coût final prévisionnel des Etudes Projet et travaux tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des participations appelées, versées et appelées mais non versées,
- le point sur les recours contentieux introduits.

Au titre de la Convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, des opérations.

### 3/ La communication autour des opérations :

- le suivi du plan de communication si un tel plan est mis en place pour les opérations,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

## **7.2. Comité des financeurs**

Le comité des Financeurs (ci-après « le Comité des Financeurs ») réunit, sous la présidence du STIF.

Les membres du Comité des Financeurs sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois, les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable.

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

Le Comité des Financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du Projet.

Le Comité des Financeurs se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF et qui impactent la planification financière du projet.

Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des Financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le Projet, et ce, en vue de permettre au Comité des Financeurs de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération.

### **7.3. Information hors comité et commission de suivi**

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

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

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF ainsi que l'Etat et la Région ou les experts missionnés par le STIF à assister, sur leur demande, et dans le respect des contraintes de confidentialité, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

## **ARTICLE 9. BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, **l'ensemble des dépenses comptabilisées étant désactualisé aux conditions économiques de référence de la convention** (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée pour chacun des maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des études réalisées et retraçant l'évolution éventuelle du coût prévisionnel des

dépenses et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage ;

- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la dernière convention de réalisation du projet et les versements effectués par les financeurs (l'ensemble des dépenses de chacun des maîtres d'ouvrage fera l'objet d'une désactualisation afin de permettre la vérification du respect du coût d'objectif du projet, établi en euros constants).

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES**

### **10.1. Modification de la convention**

La Convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.4.4 de la Convention qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

### **10.2. Règlement des litiges**

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la Convention.

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

### **10.3. Résiliation de la convention**

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la Convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la Convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la Convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la

résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des Maîtres d'ouvrage.

#### **10.4. Date d'effet et durée de la Convention**

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

La Convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par la commission permanente de la Région.

La Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 10 soit après la réalisation des étapes suivantes :

- mise en service des infrastructures objets de la présente convention ;,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 de la Convention

#### **10.5. Mesures d'ordre**

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

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

**Fait en cinq exemplaires originaux**

<p>Pour l'Etat,</p> <p><b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p><b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>	
<p>Pour SNCF Réseau,</p> <p><b>Michel ETCHEGARAY,</b> Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile de France</p>	<p>Pour SNCF Mobilités,</p> <p><b>Patrick ROPERT</b> Directrice Générale de Gares &amp; Connexions</p>	<p>Pour le STIF,</p> <p><b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale</p>

## **ANNEXES**

- Annexe 1 : Organigramme de l'opération
- Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds
- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

## **ANNEXE 1 : Organigramme nominatif**

---

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

### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES**

- ✓ Maître d'ouvrage : Direction Déléguée des Gares Transiliennes
- ✓ M. Jean Claude DURAND, Directeur des Projets des Lignes C, N & U

### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**

- ✓ Maître d'ouvrage : Direction des Projets Franciliens.
- ✓ M. Serge CAILLEAU, Directeur d'Opérations

### **MAITRISE D'OUVRAGE DELEGUEE SNCF MOBILITES**

sans objet

### **MAITRISE D'ŒUVRE SNCF MOBILITES**

Direction Déléguée des Gares Transiliennes, Pôle Conception Réalisation

### **MAITRISE D'ŒUVRE SNCF RESEAU**

Direction des Projets Franciliens, Agence Accessibilité

**ANNEXE 2 :**  
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme  
et des dépenses**

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU EN K€**

k€ HT CE 01/2014	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	TOTAL
Etat (22,5%)	59,463	208,121	520,303	520,303	178,390	<b>1 486,580</b>
Région (52,5%)	138,747	485,616	1 214,041	1 214,041	416,242	<b>3 468,687</b>
SNCF Réseau (25%)	66,070	231,246	578,115	578,115	198,211	<b>1 651,756</b>
<b>Total</b>	<b>264,281</b>	<b>924,983</b>	<b>2 312,458</b>	<b>2 312,458</b>	<b>792,843</b>	<b>6 607,023</b>

k€ HT Courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	63,711	222,988	557,471	557,471	191,133	<b>1 592,774</b>
Région (52,5%)	148,659	520,306	1 300,765	1 300,765	445,977	<b>3 716,472</b>
SNCF Réseau (25%)	70,790	247,765	619,412	619,412	212,370	<b>1 769,748</b>
<b>Total</b>	<b>283,160</b>	<b>991,059</b>	<b>2 477,648</b>	<b>2 477,648</b>	<b>849,479</b>	<b>7 078,994</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF MOBILITES EN K€**

k€ HT CE 01/2014	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	4,499	15,746	39,364	39,364	13,496	<b>112,470</b>
Région (52,5%)	10,497	36,740	91,850	91,850	31,492	<b>262,430</b>
SNCF Mobilités (25%)	4,999	17,495	43,738	43,738	14,996	<b>124,966</b>
<b>S/Total</b>	<b>19,995</b>	<b>69,981</b>	<b>174,953</b>	<b>174,953</b>	<b>59,984</b>	<b>499,866</b>

k€ HT Courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	4,820	16,871	42,176	42,176	14,460	<b>120,504</b>
Région (52,5%)	11,247	39,365	98,412	98,412	33,741	<b>281,176</b>
SNCF Mobilités (25%)	5,356	18,745	46,863	46,863	16,067	<b>133,893</b>
<b>S/Total</b>	<b>21,423</b>	<b>74,980</b>	<b>187,451</b>	<b>187,451</b>	<b>64,269</b>	<b>535,574</b>



## 2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN K€

k€ HT Courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	63,711	222,988	557,471	557,471	191,133	<b>1 592,774</b>
Région (52,5%)	148,659	520,306	1 300,765	1 300,765	445,977	<b>3 716,472</b>
<b>Total</b>	<b>212,370</b>	<b>743,294</b>	<b>1 858,236</b>	<b>1 858,236</b>	<b>637,109</b>	<b>5 309,245</b>

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN K€

k€ HT Courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	4,820	16,871	42,176	42,176	14,460	<b>120,504</b>
Région (52,5%)	11,247	39,365	98,412	98,412	33,741	<b>281,176</b>
<b>Total</b>	<b>16,067</b>	<b>56,235</b>	<b>140,588</b>	<b>140,588</b>	<b>48,202</b>	<b>401,680</b>

### Total SNCF Mobilités + SNCF Réseau

k€ HT Courants conv.	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Etat (22,5%)	68,531	239,859	599,647	599,647	205,593	<b>1 713,278</b>
Région (52,5%)	159,906	559,671	1 399,177	1 399,177	479,718	<b>3 997,648</b>
<b>Total</b>	<b>228,437</b>	<b>799,530</b>	<b>1 998,824</b>	<b>1 998,824</b>	<b>685,311</b>	<b>5 710,925</b>

**ANNEXE 3:  
Calendrier prévisionnel**

Gares	2015												2016												2017												2018												2019														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Ivry sur Seine																																																															

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/520**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD**  
**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT POUR**  
**L'ELABORATION DE LA SECONDE PHASE D'ETUDES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;
- VU** la délibération CP 13-860 de Commission permanente de la Région du 20 novembre 2013 approuvant la convention de financement n°13DPI050 relative à l'élaboration de la seconde phase d'études du schéma directeur du RER B sud ;
- VU** le Dossier de Schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la décision du Conseil du STIF n°2013/172 du 10 juillet 2013 relative à l'approbation du Schéma Directeur RER B Sud ;
- VU** la décision du Conseil du STIF n°2013/517 du 11 décembre 2013 relative à la validation de la convention de financement PROjet et REALisation de d'adaptation du centre de dépannage de Mitry ;
- VU** la décision du Conseil du STIF n°2015/260 du 8 juillet 2015 relative à l'approbation du Schéma de Principe de l'atelier de Mitry ;
- VU** le rapport n°2015/520 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

## DECIDE

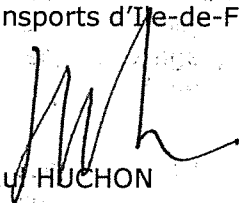
**ARTICLE 1** : d'approuver l'avenant n°1 à la convention de financement pour l'élaboration de la seconde phase d'études du Schéma Directeur du RER B Sud, visant, à périmètre financier constant, à modifier les périmètres de maîtrise d'ouvrage pour les études AVP de l'atelier de Mitry et à préciser les études d'Avant-projet financées par cette convention ;

**ARTICLE 2** : Le STIF organise au premier semestre 2016 une concertation sur le schéma directeur du RER D sur la base d'un dossier qui présente plusieurs grands choix stratégiques pour son amélioration et pour celui du RER B (qui lui est intimement liée), avec une présentation détaillée des avantages des différents scénarii d'investissements et d'améliorations.

**ARTICLE 3** : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 4** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicats des transports d'Ile de France.

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

  
Jean-Paul HUCHON

2015

# « Schéma directeur RER B Sud »

Avenant n° 1

à la Convention de financement n° 13DPI050  
pour l'élaboration de la seconde phase  
d'études du schéma directeur  
du RER B Sud



Avenant n°1 à la Convention de financement n°13DPI050  
entre l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France,  
la RATP, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et le STIF  
relatif aux études de moyen terme du Schéma directeur du RER B Sud

\*\_\*\*

**AVENANT N° 1**  
**A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DE 2013**

**REGISSANT LES MODALITES TECHNIQUES ET FINANCIERES RELATIVE A  
L'ELABORATION DE LA SECONDE PHASE D'ETUDES DU SCHEMA  
DIRECTEUR DU RER B SUD**

Entre,

**En premier lieu,**

- l'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

**En deuxième lieu,**

- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale, ci-après dénommée la « RATP »,
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (93200), 2 place aux étoiles, représentée par son Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilité à signer le présent avenant,
- **SNCF Réseau**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13<sup>ème</sup>, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Régional Ile-de-France,

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

**En troisième lieu,**

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris 9<sup>ème</sup>, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'autorité organisatrice ».

## Visas

**Vu** la convention de financement n°13DPI050 relative à l'élaboration de la seconde phase d'études du schéma directeur du RER B sud approuvée par la Commission permanente de la Région en date du 20 novembre 2013 (CP 13-860), ci-après désignée « convention de 2013 ».

**Vu** la délibération n°2015-260 du 8 juillet 2015 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe relatif à la création d'un atelier et d'un tour en fosse sur le site de Mitry.



## **ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N° 1**

Le présent avenant a pour objet de :

- Modifier le périmètre de maîtrise d'ouvrage des études AVP relatives aux études du site de Mitry et, en particulier pour les études AVP relatives à la création d'infrastructures de maintenance comprenant un atelier et un tour en fosse,
- Préciser le rôle de la RATP, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités en référence à la convention d'organisation et de coordination de la co-maîtrise d'ouvrage pour la construction des infrastructures de maintenance sur le site de Mitry (atelier et tour en fosse),
- Préciser le plan de financement de ces études.

***Par conséquent, le présent avenant complète les visas et le préambule, et modifie d'une part l'article 2, l'article 3 et l'article 4, d'autre part les annexes 2 et 3, de la convention de financement relative à l'élaboration de la seconde phase d'études du schéma directeur du RER B sud approuvée par la Commission permanente de la Région en date du 20 novembre 2013 (CP 13-860), ci-après désignée « convention de 2013 ».***

## **ARTICLE 2 – MODIFICATION DU PREAMBULE DE LA CONVENTION DE 2013**

*Le préambule de la convention de 2013 est complété par le texte suivant :*

La « convention de financement pour l'élaboration de la seconde phase d'études du schéma directeur RER B Sud » établie en 2013 finance les études de niveau AVP pour la création d'un atelier, d'un tour en fosse et d'un second tiroir sur le site de Mitry.

Elle identifie deux maîtres d'ouvrage pour ces études : SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

La RATP mainteneur unique du matériel roulant de la ligne du RER B sera l'exploitant de l'atelier de Mitry, dont la maîtrise d'ouvrage lui sera confiée.

L'objet du présent avenant est de :

- modifier la convention de financement précitée en ce qui concerne les obligations et responsabilités de RATP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités en référence à la convention d'organisation et de coordination de la co-maîtrise d'ouvrage pour la construction d'infrastructure de maintenance sur le site de Mitry-
- modifier les montants d'études alloués à chacun de ces trois intervenants.

Dans ce contexte, **le présent avenant à la convention de financement de 2013** vise à préciser :

- les obligations et responsabilités de RATP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités dans le cadre de la réalisation des études AVP relatives aux nouvelles infrastructures, objet du présent avenant et ce en référence à la convention d'organisation et de coordination de la co-maîtrise d'ouvrage pour la construction d'infrastructures de maintenance sur le site de Mitry-Claye ;
- le périmètre des études financées (infrastructures de maintenance, fiabilisation des voies de service, 3<sup>e</sup> voie à quai)
- le plan de financement de ces études.

Les montants du présent avenant sont exprimés en euros hors taxe (HT).

**ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 « LE PERIMETRE DE LA CONVENTION »**

Le tableau de l'article 2.1 « études d'AVP » de la convention de 2013 est remplacé par le tableau suivant :

Opérations	Contenu	Maître d'ouvrage
<b>Amélioration des marges</b>		
<b>Installations de retournement à Saint-Rémy-lès-Chevreuse</b>	Améliorer les conditions de retournement pour permettre d'augmenter le retard maximal absorbable par ce terminus et accompagner une éventuelle augmentation d'offre autorisée par la réalisation d'un trottoir de manœuvre.	RATP
<b>Gestion des situations perturbées</b>		
<b>Création d'un quai terminus à Denfert-Rochereau (phase 2)- adaptation des installations ferroviaires</b>	Faciliter l'exploitation du Q3 en situation perturbée par la mise en œuvre d'une communication de voie implantée au Nord de Cité Universitaire et d'un nouvel itinéraire V2-> V9 -> V3.	RATP
<b>Augmentation de la capacité de retournement dans Paris</b>	Mise en place d'une communication de voie au Nord de Luxembourg.	RATP
<b>Optimiser les infrastructures</b>		
<b>Création de positions de garages à Saint-Rémy (2<sup>ème</sup> phase)</b>	Création de 4 voies au nord-est des quais permettant le garage de 8 éléments	RATP
<b>Création de positions de garages à Massy</b>	Faisabilité de création de voies de garages supplémentaires (dans et hors emprise RATP)	RATP
<b>Améliorer la fiabilité du système</b>		
<b>Renforcement de l'alimentation au Sud</b>	Accompagner les évolutions d'offre et/ou du matériel roulant par un renforcement des installations d'alimentation en énergie électrique ainsi que la réalisation de poste de redressement supplémentaires.	RATP
<b>Etudes site de Mitry</b>	Réaliser des infrastructures de maintenance sur le site de Mitry avec un tour en fosse, 2 positions de maintenance pour rame courte, 2 positions d'attente pour rame courte 2 voies longues et une voie d'aménée longue, évolutif en cas de besoin vers un atelier à 4 emplacements de maintenance.	RATP
<b>Etudes site de Mitry</b>	Vérifier la cohérence du projet avec le fonctionnement du site de Mitry. Vérifier que la réalisation de l'atelier de maintenance permet de garantir l'exploitabilité de la Ligne B et du site de Mitry pour SNCF Mobilités, en sa qualité d'exploitant désigné par le Stif.	SNCF Mobilités

	Etudier pour le périmètre du transporteur la fiabilisation des voies de service et la réalisation d'une 3 <sup>ème</sup> voie à quai à Mitry.	
<b>Etudes site de Mitry</b>	Réaliser les adaptations des éléments d'infrastructure sur le site de Mitry nécessaires pour la construction d'un atelier de maintenance sur le site.  Fiabiliser les voies de service et 3 <sup>ème</sup> voie à quai à Mitry	SNCF Réseau

**ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.2.1 « IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE »**

*Le second paragraphe de l'article 3.2.1 de la convention de 2013 est remplacé par les stipulations suivantes :*

La RATP mainteneur unique du matériel roulant de la ligne B sera l'exploitant de l'atelier de Mitry. A ce titre, la RATP assurera également la maîtrise d'ouvrage des études d'AVP définies dans l'article 3 du présent avenant. SNCF Mobilités, au titre de la convention d'exploitation qui la lie au Stif, assure la co-exploitation de la ligne B du RER avec la RATP, et est propriétaire d'une partie du parc matériel roulant, dont la maintenance est assurée par la RATP utilisatrice des futures installations de maintenance de Mitry. Sncf Mobilités est également exploitante du site de garage/ dégarage de Mitry, et à ce titre chargée de vérifier la cohérence du projet avec le fonctionnement du site et de s'assurer de la qualité de l'exploitation de l'ensemble du site de Mitry avec la nouvelle installation de maintenance. En conséquence, Sncf Mobilités assure une mission de coordination telle que définie à l'article 2.3 de la convention d'organisation et de coordination de la co-maîtrise d'ouvrage pour la construction d'un atelier sur le site de Mitry-Claye. Cette convention, établie entre RATP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sera ré examinée en fin de phase AVP si besoin.

**ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT »**

*L'article 4.2.1 « Tableau de synthèse de répartition des coûts » est modifié comme suit :*

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

<b>Bénéficiaires</b>	<b>Coûts HT € 2012</b>	<b>Coûts HT € courants</b>
RATP	8 179 720	8 844 000
SNCF Réseau	4 405 385	4 770 000
SNCF Mobilités	719 895	780 000
STIF	422 000	500 000
<b>TOTAL</b>	<b>13 727 000</b>	<b>14 894 000</b>

L'article 4.2.2 « Coûts détaillés » est modifié comme suit :

Chacun des bénéficiaires fournit une estimation en euros courants valeur de référence 2013 des postes nécessaires pour mener à bien les études d'avant-projet (AVP) et de schéma de principe :

Bénéficiaires	Etudes de Schéma de principe	Coûts HT M€ courants
RATP	Installations de retournement à Saint-Rémy-lès-Chevreuse	573 000
SNCF Réseau	Augmentation des capacités de maintenance à Mitry-Phase 2	130 000
STIF	Expertises	70 000
<b>Total Schéma de principe</b>		<b>773 000</b>

Bénéficiaires	Etudes d'Avant-Projet	Coûts HT M€ courants
RATP	Installations de retournement à Saint-Rémy-lès-Chevreuse	1 192 000
	Denfert-Rochereau (phase 2) adaptation des installations ferroviaires	351 000
	Augmentation de la capacité de retournement dans Paris	300 000
	Saint-Rémy étape 2 création d'un faisceau de garage	510 000
	Massy Création de garage	990 000
	Renforcement de l'alimentation au Sud	648 000
	Site de Mitry (atelier et tour en fosse)	4 280 000
	<b>TOTAL</b>	<b>8 271 000</b>
	<i>Dont Frais de MOE</i>	<i>4 115 000</i>
	<i>Dont Frais de MOA</i>	<i>4 156 000</i>
SNCF Réseau	Etudes Site de Mitry	<b>4 640 000</b>
	<i>Dont atelier</i>	<i>700 000</i>
	<i>Dont fiabilisation des voies de service</i>	<i>2 270 000</i>
	<i>Dont 3<sup>e</sup> voie à quai</i>	<i>1 670 000</i>
SNCF Mobilités	Etudes Site de Mitry	<b>780 000</b>
	<i>Dont atelier</i>	<i>420 000</i>
	<i>Dont fiabilisation et 3e voie à quai</i>	<i>360 000</i>
STIF	Expertise	<b>430 000</b>
<b>Total AvP</b>		<b>14 121 000</b>

L'article 4.3 « Plan de financement » est modifié comme suit :

Le plan de financement est établi en euros courants, valeur de référence 2013, non actualisables, non révisables.

<b>Etudes d'amélioration du RER B</b>			
<b>Montant € HT (€ courants)</b>			
	<b>État 30%</b>	<b>Région 70%</b>	<b>Total</b>
<b>RATP</b>	2 653 200	6 190 800	<b>8 844 000</b>
<b>SNCF Réseau</b>	1 431 000	3 339 000	<b>4 770 000</b>
<b>SNCF Mobilités</b>	234 000	546 000	<b>780 000</b>
<b>STIF</b>	150 000	350 000	<b>500 000</b>
<b>Total</b>	<b>4 468 200</b>	<b>10 425 800</b>	<b>14 894 000</b>

#### **ARTICLE 6 – MODIFICATION DES ANNEXES**

*Les annexes 2 et 3 de la convention de 2013 sont remplacées respectivement par les annexes 2 et 3 du présent avenant.*

#### **ARTICLE 7 – DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la convention de 2013, non modifiées par le présent avenant n°1 et non contraires aux stipulations de ce dernier, demeurent inchangées et applicables de plein droit à l'ensemble des phases d'études de schéma de principe et d'AVP.

#### **ARTICLE 8 – DATE DE PRISE D'EFFET DE L'AVENANT**

Le présent avenant n°1 prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

L'avenant tient compte des dépenses réalisées à compter de l'approbation par la commission permanente de la région de la convention de 2013, soit le 20 novembre 2013.

\*\*\*

**SIGNATAIRES**

Avenant établi en six exemplaires originaux.

Date de notification du présent avenant n°1 :

<p>Pour l'Etat</p>          <b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p>          <b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	<p>Pour la RATP,</p>          <b>Elisabeth BORNE</b> Présidente Directrice Générale
<p>Pour SNCF Mobilités,</p>          <b>Alain KRAKOVITCH</b> Directeur Général SNCF Transilien	<p>Pour SNCF Réseau,</p>          <b>Jean FAUSSURIER</b> Directeur Régional Ile-de-France	<p>Pour le STIF,</p>          <b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale

<b>ANNEXES</b>
----------------

- ANNEXE 2 ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES APPELS DE FONDS ET DES DEPENSES
- ANNEXE 3 CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX



ANNEXE 2

Annule et remplace l'annexe 2 de la convention de 2013

**ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES MAITRES D'OUVRAGE**

**ANNEXE 2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS AP/AE PAR MOA**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN M€**

M€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	1,3692	0	1,284	0	0	2,6532
Région	0	3,1948	2,996	0	0	6,1908
<b>Total</b>	<b>1,3692</b>	<b>3,1948</b>	<b>4,280</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8,8440</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU EN M€**

M€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0,039	-	0,210	1,182		1,431
Région	0,091	-	0,490	2,758		3,339
<b>Total</b>	<b>0,130</b>	<b>-</b>	<b>0,700</b>	<b>3,940</b>		<b>4,770</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF MOBILITES EN M€**

M€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
<b>Etat</b>			0,126	0,252	0	<b>0,378</b>
<b>Région</b>			0,294	0,108	0	<b>0,402</b>
<b>Total</b>			<b>0,420</b>	<b>0,360</b>	<b>0</b>	<b>0,780</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF EN M€**

M€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0,150	0	0	0	0	0,150
Région	0	0,350	0	0	0	0,350
<b>Total</b>	<b>0,150</b>	<b>0,350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,500</b>

**2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RATP EN M€ COURANTS**

M€ HT Courants prévisionnels	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0	0,120	<b>0,6515</b>	<b>1,5336</b>	<b>0,3495</b>	<b>2,6546</b>
Région	0	0,279	<b>1,5195</b>	<b>3,5764</b>	<b>0,8145</b>	<b>6,1894</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0,399</b>	<b>2,171</b>	<b>5,110</b>	<b>1,164</b>	<b>8,8440</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN M€**

M€ HT Courants prévisionnels	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0,012	0,013	0,081	0,681	0,675	<b>1,431</b>
Région	0,029	0,030	0,188	1,515	1,576	<b>3,339</b>
<b>Total</b>	<b>0,042</b>	<b>0,043</b>	<b>0,269</b>	<b>2,165</b>	<b>2,251</b>	<b>4,770</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN M€**

M€ HT Courants prévisionnels	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0		0,012	0,304	0,062	<b>0,378</b>
Région	0		0,03	0,320	0,052	<b>0,402</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>		<b>0,042</b>	<b>0,624</b>	<b>0,114</b>	<b>0,78</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF EN M€**

M€ HT Courants prévisionnels	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Etat	0	0	0,051	0,051	0,048	<b>0,150</b>
Région	0	0	0,119	0,119	0,112	<b>0,350</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,170</b>	<b>0,170</b>	<b>0,160</b>	<b>0,500</b>

**ANNEXE 3**

*Complète l'annexe 3 de la convention de 2013*

**CALENDRIER PREVISIONNEL DES ETUDES**

Le calendrier prévisionnel des études de niveau AVP pour le projet Infrastructures de maintenance à Mitry peut être amené à évoluer si des procédures administratives complémentaires devaient être mises en œuvre.

**Planning prévisionnel Etudes Infrastructures de maintenance**

AVP atelier de Mitry	2015			2016			2017		

**Planning études fiabilisation et 3<sup>e</sup> voie à quai**

	2015			2016			2017			2018		
Fiabilisation des voies de service à Mitry												
3 <sup>e</sup> me voie à quai à Mitry												

**Délibération n°2015/521**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PROLONGEMENT A L'EST (ROSNY-BOIS-PERRIER)**  
**DE LA LIGNE 11 DU METRO**

**PROTOCOLE CADRE DE FINANCEMENT**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DE L'ADAPTATION DES STATIONS**  
**EXISTANTES ET PREMIERS TRAVAUX**

**CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE CONJOINTE ENTRE LE**  
**STIF ET LA RATP**

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 1, L.110-1 et suivants et R. 121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la région Ile-de-France ;
- VU** l'ordonnance N°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris (SGP) à certains projets du réseau des transports en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 d'Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat particulier Région Ile-de-France - Département de la Seine-Saint- Denis du 12 février 2009 ;
- VU** la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** le Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par la Région Ile-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2009/1021 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;

- VU** la délibération n°2011/0038 du Conseil du STIF du 9 février 2011 approuvant le bilan de la concertation préalable et le lancement des études de Schéma de principe ;
- VU** la délibération n°2013/025 du Conseil du STIF du 13 février 2013 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique relatifs au prolongement à l'est de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes ;
- VU** la délibération n°2013/223 du Conseil du STIF du 10 juillet 2013 approuvant la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AvP) du prolongement de la ligne 11 à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et de l'adaptation de la ligne existante ;
- VU** la délibération n°2013/525 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation préalable relative au projet de ligne Orange du Grand Paris Express ;
- VU** le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au prolongement à l'est de la ligne 11 (Rosny-Bois-Perrier) et notamment, son étude d'impact ainsi que les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes des Lilas, de Romainville et de Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) ;
- VU** l'avis délibéré du 15 mai 2013 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n° 2013 - 2309 du 20 août 2013 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique préalable aux travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, à l'aménagement des stations existantes et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois (93) du lundi 16 septembre 2013 au mercredi 30 octobre 2013 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 novembre 2013 remis à la préfecture de Seine-Saint-Denis ;
- VU** la délibération n°CR 113-09 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 27 novembre 2009 approuvant la charte pour l'aménagement d'un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro ;
- VU** la délibération n°CR 67-14 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 21 novembre 2014 approuvant le contrat « Aménagement-Transport » du prolongement de la ligne 11 du métro ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n°2014-1331 en date du 28 mai 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier », l'aménagement des stations existantes et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois ;
- VU** la délibération n° CS 2014-11 du conseil de surveillance en date du 24 novembre 2014 autorisant la conclusion avec la RATP, l'Etat, la Région Ile-de-France et le Syndicat des transports d'Ile-de-France d'une convention n°1 relative au financement des études projet pour le prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** l'approbation des études d'AVP par le conseil d'administration de la RATP, le 28 novembre 2014 ;
- VU** la délibération n°2014/479 du Conseil du STIF du 10 décembre 2014, approuvant l'avant-projet relatif au prolongement de la ligne 11 du métro parisien à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations de la ligne existante ;
- VU** le rapport n°2015/521 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20151007-2015-521-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2015  
Date de réception préfecture : 12/10/2015

## DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver le Protocole cadre relatif aux financements du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes, établi pour couvrir l'intégralité du financement de l'opération pour un montant de 1 298 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2014 (soit 1 275 millions d'euros CE 01/2012) et financé selon le plan de financement suivant :

- Pour le périmètre du volet infrastructure du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, d'un montant de 1 084 millions d'euros (CE 01/2014) :
  - l'Etat à hauteur de 214,4 M€ (ce 01/2014) soit 19,78% ;
  - la Région Ile-de-France à hauteur de 500,3 M€ (ce 01/2014) soit 46,15% ;
  - la Société du Grand Paris à hauteur de 305,3 M€ (ce 01/2014) soit 28,16% ;
  - Le Département de la Seine-Saint-Denis à hauteur de 64 M€ (ce 01/2014) soit 5,90% ;
- Pour le périmètre du volet adaptation des stations existantes de la ligne 11, d'un montant de 214 millions d'euros (CE 01/2014) :
  - l'Etat à hauteur de 24 M€ (ce 01/2014) soit 11,22% ;
  - la Région Ile-de-France à hauteur de 56 M€ (ce 01/2014) soit 26,18% ;
  - le Département de Paris à hauteur de 61 M€ (ce 01/2014) soit 28,50% ;
  - la RATP à hauteur de 73 M€ (ce 01/2014) soit 34,11%.

**ARTICLE 2 :** d'approuver la Convention de financement relative aux études PROJET de l'adaptation des stations existantes et à la première tranche des travaux, pour un montant de 110 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2014, entre :

- l'Etat à hauteur de 12,34 M€ (ce 01/2014) soit 11,22% ;
- la Région Ile-de-France à hauteur de 28,79 M€ (ce 01/2014) soit 26,18% ;
- le Département de Paris à hauteur de 31,36 M€ (ce 01/2014) soit 28,50% ;
- la RATP à hauteur de 37,52 M€ (ce 01/2014) soit 34,11%.

**ARTICLE 3 :** d'approuver les termes de la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP en pièce jointe à la présente délibération ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer d'une part le protocole cadre des financements, d'autre part la convention de financement relative aux études PRO et premiers travaux de l'adaptation des stations existantes, et enfin la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe ;

**ARTICLE 5 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 6 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

Le président du Conseil  
du syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul Huchon



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/522**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PROLONGEMENT A L'EST DE LA LIGNE 1 DU METRO**  
**DE CHATEAU DE VINCENNES A VAL-DE-FONTENAY**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE SCHEMA DE**  
**PRINCIPE, DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ET DE**  
**L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants et R121-2 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°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°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la région Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2010-2014 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'État et la Région, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du nouveau Grand Paris adopté par le Conseil régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par la Région Ile-de-France le 18 juin 2015 et signé le 19 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2012/378 du conseil du STIF du 13 décembre 2012 qui approuve la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU** la délibération n°2013/521 du conseil du STIF du 11 décembre 2013 qui approuve le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay et les modalités de la concertation ;
- VU** la délibération n°2012/378 du conseil du STIF du 13 décembre 2012 qui approuve la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU** le rapport n°2015/272 du conseil du STIF du 8 juillet 2015 qui approuve le bilan de la concertation ;
- VU** le rapport n°2015/522 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;



Après en avoir délibéré,

### DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études de Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique, suivies de l'enquête publique du prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay, entre

- la Région d'Ile-de-France 70%
- l'Etat 30%

pour un montant de 5 500 000 Euros HT, non actualisable, non révisable et non assujetti à la TVA ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention de financement ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 4 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du STIF.

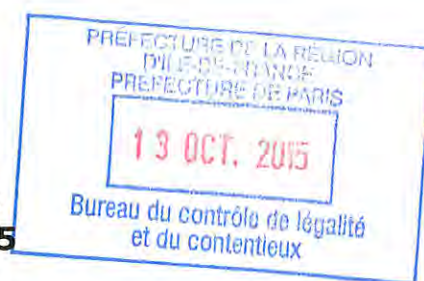
Le président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/523**  
**Séance du 07 octobre 2015**



**TANGENTIELLE OUEST (TGO) PHASE 2**  
**SAINT-GERMAIN GC – ACHERES VILLE RER**

**APPROBATION :**

- **DU DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES COMPLEMENTAIRE (VARIANTE DE POISSY) ET DES MODALITES DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE**
- **DE LA CONVENTION D'ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE ET DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT POUR LA REALISATION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES DE SCHEMA DE PRINCIPE ET DE DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE, ET L'ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE COMPLEMENTAIRE**

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

- VU** le code des transports ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** le code de l'environnement ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et relative à la création de l'Epic SNCF et de ses deux filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau ;
- VU** 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°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;
- VU** le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de plan État – Région Île-de-France (CPER) 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional n° CR 53-15 en date du 18 juin 2015 ;
- VU** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 9 juillet 2015 (n°CP15-527) approuvant la convention de financement (n° 15DPI027) relative aux études complémentaires de Schéma de Principe et de Dossier d'Enquête d'Utilité Publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire du projet TGO phase 2 ;
- VU** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil Départemental des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;

- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de la Tangentielle Ouest, adopté par délibération n° 2006/0571 du Conseil du STIF en date du 5 juillet 2006 ;
- VU** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) actualisé de la Tangentielle Ouest phase 2, adopté par délibération n° 2012-377 du Conseil du STIF en date du 13 décembre 2012 ;
- VU** le bilan de la concertation préalable de la Tangentielle Ouest phase 2, approuvé par délibération n° 2013-368 du Conseil du STIF en date du 9 octobre 2013 ;
- VU** le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de la Tangentielle Ouest phase 2, approuvés par délibération n° 2013-519 du Conseil du STIF en date du 11 décembre 2013 ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 15 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la tangentielle ouest phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, au défrichement, du lundi 16 juin 2014 au mardi 15 juillet 2014 inclus ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 30 juin 2014 portant prolongation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la tangentielle ouest phase 2, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy, et Achères, au défrichement, jusqu'au samedi 26 juillet 2014 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 29 septembre 2014 remis à la Préfecture des Yvelines ;
- VU** la délibération n° 2015/046 du Conseil du STIF en date du 11 février 2015, approuvant la poursuite des études relatives au projet tram-train Tangentielle Ouest phase 2 sur la variante urbaine par Poissy en vue d'une enquête d'utilité publique complémentaire ;
- VU** le rapport n°2015/523 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

#### **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales complémentaire de la Phase 2 du projet de tram-train Tangentielle Ouest entre Saint-Germain Grande-Ceinture et Achères Ville RER (variante de Poissy) ;

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour les études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver la convention de financement des études complémentaires de schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique et d'organisation de l'enquête publique complémentaire entre l'Etat, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines et le STIF pour un montant de 2,825 millions d'euros courants HT non actualisable et non révisable ;

**ARTICLE 4 :** d'approuver la convention de financement entre le STIF et SNCF Réseau pour la réalisation des études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire. Cette convention a pour objet le reversement par le STIF à SNCF Réseau du financement

versé par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines pour un montant de 297 500 euros HT non actualisable et non révisable ;

**ARTICLE 5 :** d'approuver la convention de financement entre le STIF et SNCF Mobilités pour la réalisation des études complémentaires de schéma de principe et de dossier d'enquête d'utilité publique, et l'organisation de l'enquête publique complémentaire. Cette convention a pour objet le reversement par le STIF à SNCF Mobilités du financement versé par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département des Yvelines pour un montant de 196 700 euros HT non actualisable et non révisable ;

**ARTICLE 6 :** d'approuver l'organisation d'une concertation préalable, en cas de non saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). La concertation sera organisée sur une durée minimum de quatre semaines, dont les modalités avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, comprendront notamment :

- Une **publicité préalable** dans les collectivités concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation préalable,
- Des **documents d'information sur le projet** et sur les modalités de concertation, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies,
- Un **site Internet [www.tangentielleouest.fr](http://www.tangentielleouest.fr)** actualisé pour informer sur le projet et sur la concertation en cours, permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation et le dépôt d'observations et de suggestions du public,
- A minima **une réunion publique à Poissy** avec les acteurs du territoire : élus, partenaires du projet, acteurs socio-économiques et associatifs,
- **Une à deux rencontres d'information et d'échange**, adaptées aux caractéristiques du territoire.

**ARTICLE 7 :** d'autoriser la directrice générale du STIF à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/524**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**POLE MULTIMODAL ET TCSP DU MANTOIS**

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES**  
**MODALITES DE LA CONCERTATION**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs en Île-de-France de 2011 à 2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat ;
- VU** le contrat de projets 2015-2020 entre l'Etat et la Région Ile de France, signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2008 et par le Conseil général le 15 février 2008 ;
- VU** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Yvelines approuvé par le Conseil régional le 22 novembre 2012 et par le Conseil général des Yvelines le 23 novembre 2012 ;
- VU** la délibération n°2013/0224 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, de la concertation préalable et des études de schéma de principe et d'enquête publique pour le TCSP et le pôle multimodal du Mantois ;
- VU** les courriers du 28 août 2015 présentant les modalités de la concertation envisagées et adressés aux communes de Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville et Rosny-sur-Seine et à la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines ;
- VU** le rapport n°2015/524 ;
- VU** l'avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

## DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du Bus en Site Propre et du Pôle d'échanges du Mantois.

Les objectifs du projet de transport sont les suivants :

- **Offrir une liaison structurante pour le territoire** complémentaire au réseau de bus de l'agglomération en développant une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable ;
- **Permettre de limiter le développement de la voiture particulière** et d'encourager la pratique des modes alternatifs à la voiture particulière dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie ;
- **Accompagner le fort développement urbain du secteur** en desservant les projets et équipements au plus près et contribuer à l'attractivité du territoire ;
- **Créer un pôle d'échange multimodal** accessible à tous et connecté au réseau de transport urbain en accompagnement de l'arrivée d'EOLE ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale du STIF à organiser une concertation préalable dans les termes prévus par le code de l'urbanisme. Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- **Une publicité préalable** dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation,
- **Des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation**, diffusés notamment aux riverains et aux entreprises situés le long ou à proximité du tracé et mis à disposition dans les mairies,
- **Un site Internet dédié à la concertation**, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation, et le dépôt d'observations et de suggestions du public,
- **Un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné** prévoyant notamment des rencontres publiques d'information et d'échange, avec les habitants et les usagers des transports et les acteurs du territoire.

**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  


Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/525**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PROJET DE TCSP ESBLY-CHESSY-VAL D'EUROPE**  
**BILAN DE LA CONCERTATION**

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

- VU** le code des transports et notamment, les articles L. 1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L 3111-16 et R. 1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** la convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs en Ile-de-France de 2011 à 2013 adoptée par délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional en date du 24 juin 2011 et signée le 26 septembre 2011 par l'Etat ;
- VU** les délibérations n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et n°3/02 du 26 juin 2009 et n°3/08 du 18 décembre 2009 du Conseil départemental de Seine-et-Marne approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département de Seine-et-Marne approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2008 et par le Conseil départemental le 22 février 2008 ;
- VU** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département de Seine-et-Marne approuvé par le Conseil régional le 26 novembre 2009 et par le Conseil départemental le 30 mai 2008 ;
- VU** l'avenant n°2 au Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département de Seine-et-Marne approuvé par le Conseil régional le 29 juin 2012 et par le Conseil départemental le 29 juin 2012 ;
- VU** la délibération n°2013/0179 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP et de la concertation préalable pour le TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe ;
- VU** les courriers du 11 décembre 2014 présentant les modalités de la concertation envisagées et adressés aux communes d'Esbly, Coupvray, Montry, Chessy, Magny-le-Hongre, Serris, Montévrain, Jossigny, à la Communauté de Communes du Pays Créçois, au SAN du Val d'Europe et à la Communauté d'Agglomération Marne-et-Gondoire ainsi que le courrier du 12 janvier 2015 adressé à la commune de Bailly-Romainvilliers ;
- VU** le rapport n°2015/525 ;
- VU** les avis de la Commission de la Démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

## DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet de TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe, qui s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015 ;

**ARTICLE 2 :** dans le cadre de la poursuite des études du schéma de principe et du dossier d'enquête publique par le STIF, de prendre en compte les éléments du bilan de la concertation et de :

- réaliser les études sur la base d'un tracé d'environ 10 km en site propre entre la gare d'Esbly et l'hôpital du Val d'Europe, passant par les gares de Marne-la-Vallée-Chessy, et de Serris-Montévrain-Val d'Europe ;
- préciser l'insertion du TCSP via le collège Louis Braille à Esbly avec un terminus au sud de la gare d'Esbly ;
- préciser l'insertion du TCSP par le pont Morris au sud de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy ;
- préciser l'insertion du terminus au Centre hospitalier de Marne-la-Vallée via le boulevard circulaire, en concertation avec les acteurs locaux ;
- approfondir le positionnement des stations ;
- approfondir l'analyse des cinq sites de maintenance et de remisage présentés à la concertation et proposer un site d'implantation à l'issue des études du Schéma de Principe ;
- veiller à la bonne articulation entre le projet de TCSP et les modes de transports existants du territoire, ainsi qu'à la réorganisation du réseau bus à l'horizon de la mise en service permettant une desserte complémentaire efficace du territoire ;
- approfondir l'analyse de l'insertion et de la mutualisation du site propre pour établir la pertinence du mode TCSP ou T Zen, lors des études du Schéma de Principe ;
- être attentif aux aménagements destinés aux modes actifs, et notamment à la continuité des itinéraires cyclables et à l'accessibilité des aménagements piétons.
- porter une attention particulière à l'intégration du TCSP dans son environnement, en lien avec les projets de développement urbain le long du tracé, la circulation automobile et les conditions de stationnement ;

**ARTICLE 3 :** de demander aux financeurs du projet (Région Ile-de-France, Conseil départemental de Seine-et-Marne et potentiellement de l'Etat), l'établissement, dans les meilleurs délais, d'une convention de financement permettant la poursuite du projet, l'élaboration du Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête Publique

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;



**ARTICLE 5** : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/526**  
**Séance du 7 octobre 2015**

**CONVENTION DE FINANCEMENT N°1 RELATIVE A LA REALISATION  
DU TRAM-TRAIN MASSY-EVRY (TTME)**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat de projets Etat - Région d'Ile-de-France ;
- VU** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la décision n°2012/0099 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 11 avril 2012, approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique relatifs au Tram-Train Massy-Evry (TTME) ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du Tram-Train entre Massy et Evry (TTME) et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes de Palaiseau, Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon, Morsang-sur-Orge, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry et Courcouronnes ;
- VU** la délibération n°2014/248 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 5 juin 2014, validant les études d'avant-projet (AVP) ;
- VU** La délibération n°2014/307 du conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 2 juillet 2014, approuvant la convention de financement des études de PROjet (PRO) d'Assistance aux Contrats de Travaux (ACT), et de libération des emprises ;
- VU** le rapport n°2015/526 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le plan de financement global prévisionnel de la phase REA du TTME suivant la répartition ci-après pour un montant de 455,69 M€ HT aux conditions économiques de juin 2011 (515,75 M€ courants) :

<b>Plan de financement global prévisionnel de la phase de réalisation – TTME</b>					
<b>Montant en euros constants (CE 06/2011) HT et % (1)</b>					
	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>Bloc local</b>	<b>SNCF Réseau</b>	<b>TOTAL</b>
<b>STIF</b>	59 795 120 €	113 183 620 €	40 575 260 €	-	<b>213 554 000 €</b>
<b>SNCF Réseau</b>	42 681 209 €	80 789 431 €	12 200 068 €	16 763 831 €	<b>152 434 539 €</b>
<b>SNCF Mobilités</b>	25 116 000 €	47 541 000 €	17 043 000 €	-	<b>89 700 000 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>127 592 329 €</b>	<b>241 514 051 €</b>	<b>69 818 328 €</b>	<b>16 763 831 €</b>	<b>455 688 539 €</b>
<b>%</b>	<b>28%</b>	<b>53%</b>	<b>15%</b>	<b>4% (2)</b>	<b>100%</b>

SNCF Réseau autofinance son propre périmètre de maîtrise d'ouvrage.

(1) Ce pourcentage est calculé à titre indicatif, sur la base du montant forfaitaire en euros courants du financement apporté par SNCF Réseau sur son périmètre soit 19,60 M€.

(2) Le montant de la participation de SNCF Réseau en euros constants est donné à titre indicatif, l'engagement portant sur le montant forfaitaire en euros courants.

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention de financement N°1 relative à la réalisation du TTME (REA n°1) pour un montant de 76,49 M€ HT aux conditions économiques de juin 2011 (83,96 M€ courants) d'après la répartition suivante :

<b>Plan de financement CFI REA 1 – TTME</b>					
<b>Montant en euros constants (CE 06/2011) HT et %</b>					
	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>CD91</b>	<b>SNCF Réseau</b>	<b>TOTAL</b>
<b>STIF</b>	10 890 738 €	20 614 612 €	7 390 143 €	-	<b>38 895 493 €</b>
<b>SNCF Réseau</b>	4 928 313 €	9 328 593 €	284 628 €	3 059 585 €	<b>17 601 119 €</b>
<b>SNCF Mobilités</b>	5 598 043 €	10 596 295 €	3 798 672 €	-	<b>19 993 010 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>21 417 094 €</b>	<b>40 539 500 €</b>	<b>11 473 443 €</b>	<b>3 059 585 €</b>	<b>76 489 622 €</b>
<b>%</b>	<b>28%</b>	<b>53%</b>	<b>15%</b>	<b>4%</b>	<b>100%</b>

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/527  
Séance du 07 octobre 2015**

**TCSP ALTIVAL**

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES,  
DESIGNATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE ET AVENANT A LA  
CONVENTION DE FINANCEMENT**

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

- VU** le code des transports et notamment, les articles L. 1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L 3111-16 et R. 1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013;
- VU** le contrat de projets Etat – région Ile de France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015
- VU** le Contrat Particulier Région Île de France – Département du Val-de-Marne approuvé par le Conseil régional le 26 novembre 2009 et par le Conseil général le 5 octobre 2009 ;
- VU** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Île de France – Département du Val-de-Marne approuvé par le Conseil régional le 29 juin 2012 et par le Conseil général le 25 juin 2012 ;
- VU** la délibération n°2013/0179 du Conseil du STIF relative à la convention relative au financement des études et procédures : du DOCP à l'enquête publique dans le cadre du TCSP Altival (projet Sucy-Noisy) ;
- VU** le rapport n°2015/527 ;
- VU** l'avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du TCSP Altival.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- Créer une infrastructure dédiée à la circulation des bus ;
- Irriguer le territoire et offrir un maillage viaire ;
- Contribuer à désenclaver une partie du territoire ;
- Accompagner le développement urbain ;

**ARTICLE 2** : de désigner le Conseil départemental du Val-de-Marne maître d'ouvrage du projet Altival dans les conditions définies par l'article R 1241-32 du Code des transports ;

**ARTICLE 3** : d'approuver l'avenant à la convention de financement ;

**ARTICLE 4** : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**Avenant n° 1 à la convention relative au financement des études et modalités de concertation du DOCP à l'enquête publique dans le cadre du TCSP Sucy-Bonneuil – Noisy-le-Grand (projet Altival)**

**Entre :**

D'une part

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, ci-après désigné par « la Région » dûment mandaté par la délibération n° XX-..... de la Commission Permanente du .....du Conseil régional d'Île-de-France,

D'autre part

Le **Département de Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil général du Val-de-Marne, ci-après désigné par le « Département » dûment habilité par délibération de l'Assemblée départementale n°..... en date du ,

Ci-après désignés par «les financeurs »,

**Et :**

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée par délibération n° , du Conseil du STIF en date du .... ,

Ci-après désigné « le STIF » ou « le maître d'ouvrage ».

Ci-après collectivement désignés « les parties »,

## PREAMBULE

Un avenant à la convention financière couvrant le déroulement des études et procédures du projet de transport « Altival » depuis la phase d'étude amont jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique est nécessaire, afin de permettre l'ajout du Conseil Départemental du Val-de-Marne comme maître d'ouvrage et bénéficiaire.

Le STIF a ainsi mené les études préparatoires au DOCP, qui ont permis de définir précisément le périmètre du projet de transport, ainsi que les études DOCP dont la validation est prévue en conseil d'administration du STIF du 7 octobre 2015.

Le Conseil Départemental du Val-de-Marne reprend la maîtrise d'ouvrage des études à partir de la concertation préalable sur le projet jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique.

Ce changement de maîtrise d'ouvrage est motivé par le fait que le département du Val-de-Marne est également maître d'ouvrage de l'opération Est-TVM, en forte interaction avec le projet Altival, et par l'interface avec les projets de développement urbain de ce secteur.

La coordination du projet Altival avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur est en effet un enjeu déterminant pour assurer une desserte performante et accompagner la mutation du territoire, en particulier sur le secteur de l'ex-VDO qui accueillera la future gare du Grand Paris Express de Bry-Villiers-Champigny-sur-Marne.

## Article 1 – OBJET DE L'AVENANT N°1

Le présent avenant n°1 a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions de poursuite des études et du projet de transport « Altival », en permettant la passation de maîtrise d'ouvrage du STIF au Conseil Départemental du Val-de-Marne à partir de la concertation préalable sur le projet, jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique.

## Article 2 – ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES

### 2.2 La maîtrise d'ouvrage des études

#### 2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

***L'article 2.2.1 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :***

« La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Conformément à l'article 15-II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île de France, le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

Le STIF réalise les études DOCP. La concertation préalable sera portée par le Conseil Départemental du Val-de-Marne, avec l'appui du STIF. Le STIF approuvera comme le Conseil Départemental du Val-de-Marne le bilan de la concertation.

Pour la phase schéma de principe, le Conseil Départemental du Val-de-Marne réalise les études avec l'appui du STIF. Le pilotage de la réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique et de son organisation est assuré par le Conseil Départemental du Val-de-Marne. »

### 2.2.2 Coordination

***L'article 2.2.2 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :***

« Le STIF et le Conseil Départemental du Val-de-Marne réalisent ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes. »

## Article 3 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 3.2 Coûts détaillés

***L'article 3.2 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :***

« Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet : »

<b>Études sous maîtrise d'ouvrage du STIF</b>	
Études préparatoires au DOCP	150 000 €
DOCP	250 000 €
AMO planification et management de projet	50 000 €
AMO Exploitabilité	150 000 €
<b>TOTAL STIF en € courants</b>	<b>600 000 €</b>
<b>Etude sous maîtrise d'ouvrage du CD94</b>	
AMO planification et management de projet	200 000€
AMO Concertation	150 000 €
Concertation préalable	150 000 €
Études et missions complémentaires	100 000 €
Schéma de principe - DEUP	1 000 000 €
Enquête publique	300 000 €
<b>TOTAL CD94 en € courants</b>	<b>1 900 000 €</b>



### 3.3 Plan de Financement

#### 3.3.2 Plan de financement de la convention

*L'article 3.3.2 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :*

MOA/Financier	Région	Conseil Départemental du Val-de-Marne	Total
STIF	420 000	180 000	600 000
Conseil Départemental du Val-de-Marne	1 330 000	570 000	1 900 000
<b>Total</b>	<b>1 750 000</b>	<b>750 000</b>	<b>2 500 000</b>

#### 3.3.4 Bénéficiaires et domiciliation

*L'article 3.3.4 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :*

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

L'Agent Comptable du STIF			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
10071	75000	00001005079	72
Paierie Départementale du Val-de-Marne			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
30001	00907	D9400000000	49

## Article 6 – DISPOSITIONS GENERALES

### 6.4 Date d'effet et durée de la convention

*L'article 6.4 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :*

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

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-1-4 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

La convention prend fin au versement du solde de chacune des subventions attribuées aux bénéficiaires. »

Le présent avenant est établi en 3 exemplaires originaux.

Signée par toutes les parties et notifiée le        /        / 2015

<p>Le Président du Conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du Conseil Départemental du Val-de-Marne <i>Date et signature</i></p> <p>Christian FAVIER</p>
	<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>

## ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses HT (€)

*L'annexe 1.1 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :*

MOA	Année (en K€)						Total
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
STIF	350	250	0	0	0	0	600
Conseil général du Val-de-Marne	0	0	0	600	600	700	1900
Total	350	250	0	600	600	700	2500

ANNEXE 1.2 : Echancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds (€)

*L'annexe 1.2 de la convention de janvier 2014 est modifié comme suit :*

MOA STIF	Année (en K€)					Total
	2013	2014	2015	2016	2017	
Région Ile-de-France	105	140	175	0	0	420
Conseil général du Val-de-Marne	45	60	75	0	0	180
Total	150	200	250	0	0	600

MOA CD	Année (en K€)						Total
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Région Ile-de-France	0	0	210	420	420	280	1330

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/536  
Séance du 07 octobre 2015**

**TCSP ARGENTEUIL – BEZONS – SARTROUVILLE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DOCP, CONCERTATION,  
SCHÉMA DE PRINCIPE ET ENQUÊTE PUBLIQUE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'ouvrage, dite loi MOP ;
- 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'Île-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 Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, adopté par délibération n° CR 55-13 du Conseil Régional en date du 20 juin 2013, et signé le 19 juillet 2013 par l'Etat ;
- VU** le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val d'Oise 2009-2013, approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 12 février 2009 et le Conseil général du Val d'Oise le 20 mars 2009 ;
- VU** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Île-de-France - Département du Val d'Oise 2009-203 approuvé par le Conseil régional le 26 septembre 2013 et par le Conseil général le 18 octobre 2013 ;
- VU** le rapport n°2015/536 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études de DOCP, concertation, schéma de principe et enquête publique entre le STIF, la Région Ile-de-France et le Département du Val d'Oise ;

**ARTICLE 2** : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



2015

## TCSP Argenteuil-Bezons-Sartrouville

Convention de financement des études relatives au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), à la concertation préalable, au Schéma de Principe, et à l'Enquête Publique

15-DPI-039



 **île de France**

  
val  
d'oise  
le département

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

## TABLE DES MATIERES

<b><u>0</u></b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET</u></b>	<b><u>5</u></b>
0.1	DEFINITIONS	5
0.2	HISTORIQUE	6
0.3	OBJECTIFS DU PROJET	6
0.4	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	6
0.5	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	6
<b><u>1</u></b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b>	<b><u>7</u></b>
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'OPERATION	7
1.1.1	DOCP ET CONCERTATION PREALABLE	7
1.1.2	SCHEMA DE PRINCIPE	8
1.1.3	ENQUETES PUBLIQUES	9
1.1.4	PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	9
1.2	DELAI DE REALISATION	9
<b><u>2</u></b>	<b><u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b>	<b><u>10</u></b>
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	10
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION	10
2.3	COORDINATION AVEC D'AUTRES MAITRES D'OUVRAGE	10
2.4	LES FINANCEURS	10
2.4.1	IDENTIFICATION	10
2.4.2	ENGAGEMENTS	10
<b><u>3</u></b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b>	<b><u>11</u></b>
3.1	ESTIMATION DU COUT	11
3.2	COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	11
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS PAR LES FINANCEURS	12
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	12
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	12
3.4.3	PAIEMENT	13
3.4.4	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	13
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DES REGLEMENTS BUDGETAIRES DE LA REGION ILE-DE-FRANCE ET DU DEPARTEMENT DU VAL D'OISE :	14
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	14
<b><u>4</u></b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE</u></b>	<b><u>14</u></b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>GESTION DES ECARTS</u></b>	<b><u>14</u></b>

<b>6</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u></b>	<b>15</b>
6.1	LE COMITE TECHNIQUE	15
6.2	LE COMITE DES FINANCEURS	15
6.3	LA COMMISSION DE SUIVI	16
6.4	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	16
6.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	17
<b>7</b>	<b><u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</u></b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES</u></b>	<b>17</b>
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	17
8.2	REGLEMENT DES LITIGES	18
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	18
8.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	18
8.5	MESURES D'ORDRE	19
	ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME NOMINATIF DE L'OPERATION	21
	ANNEXE 2 : LISTE DES ETUDES ANTERIEURES	21
	ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES APPELS DE FONDS	21
	ANNEXE 4 : CALENDRIER PREVISIONNEL	21



Entre,

**En premier lieu,**

- **La Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, ci-après désigné par « la Région » dûment mandaté par la délibération n° CP ....-..... de la Commission Permanente du JJ/MM/AAAA du Conseil régional d’Ile-de-France,
- Le **Département du Val d’Oise**, représenté par le Président du Conseil départemental du Val d’Oise, dûment mandaté par la délibération n°..... du ..... de la Commission permanente du JJ/MM/AAAA du Conseil départemental du Val d’Oise,

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

**Et en second et dernier lieu,**

- **Le STIF**, Syndicat des Transports d’Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée par la délibération n° ....-..... du Conseil du STIF en date du JJ/MM/AAAA

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code de l'environnement ;

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

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

**Vu** les délibérations n° CR 09-14 du 12 février 2009 et n°01-09 du Conseil général du Val d'Oise du 20 mars 2009 approuvant le Contrat Particulier Région - Département du Val d'Oise 2007 – 2013,

**Vu** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val d'Oise approuvé par le Conseil régional le 29 septembre 2013 (CR 66-13) et par le Conseil général le 18 octobre 2013 (2-73) ;

**Vu** l'avenant n°2 CR 110-12 du 21 novembre 2013 et n° CR 74-14 du 21 novembre 2014 de prorogation des Contrats particuliers Régions-Départements ;

**Vu** la délibération n° CR 55-13 du Conseil régional d'Île-de-France du 20 juin 2013 approuvant le protocole Etat Région relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France ;

**Vu** la délibération n° CR 34-14 du Conseil régional des 19 et 20 juin 2014 approuvant le PDUIF;

**Vu** la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île de France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération n° de la commission permanente du du Conseil régional ;

**Vu** la délibération n° de la commission départementale du du Conseil départemental ;

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

**Il est convenu ce qui suit :**

### **0 Contexte général du Projet**

#### **0.1 Définitions**

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

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

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

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quelle qu'en soit la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'annexe 2.

« **Résultats des études** » : désigne les dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et/ou les schémas de principe et/ou les Avant-projets réalisés par le/les maîtres d'ouvrages, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe

4, à partir des études objet de la présente convention et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

## **0.2 Historique**

Après la tenue du comité de suivi final sur l'étude de la desserte du secteur d'Argenteuil-Bezons-Sartrouville en TCSP, le 24 mai 2013, il a été acté le souhait d'engager les études de DOCP pour aménager un site propre pour transport en commun.

Le projet proposé à l'étude comprend plusieurs options de tracé, desservant la gare d'Argenteuil, le terminus du T2 à Bezons et la future gare TLN de Sartrouville-Val-Notre Dame. Il intègre également des aménagements, dont la consistance est à définir, permettant d'améliorer la desserte de la gare de Cormeilles-en-Parisis. Les études de DOCP viseront notamment à choisir entre les différentes variantes proposées, à définir les partis d'aménagement et à préciser les coûts du projet. Les terminus seront également précisés afin de garantir une offre de service pertinente et efficace.

## **0.3 Objectifs du Projet**

Le projet de TCSP Argenteuil-Bezons-Sartrouville doit permettre de faciliter les déplacements dans l'agglomération en particulier en améliorant fortement les connections entre les différentes gares du territoire. A cette fin, il doit permettre d'offrir un temps de parcours fiable, avec une fréquence attractive et des correspondances aisées.

Il doit également permettre d'accompagner le développement du territoire en cohérence avec les projets de développement et les autres liaisons en transport collectif.

Les objectifs précis du projet seront définis lors de la 1<sup>ère</sup> phase d'étude.

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

Ce projet est inscrit :

- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,
- au CPRD 2009-2013 conclu avec le Département du Val d'Oise, et prorogé jusqu'en 2015,
- au Plan régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012,
- au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé le 27 décembre 2013,
- au PDUIF adopté par la Région en juin 2014.

## **0.5 Caractéristiques principales du Projet**

Le projet consiste en la création de sites propres bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons (correspondance avec le T2), et la future gare TLN de Sartrouville-Val-Notre-Dame. L'opportunité d'aménagements permettant d'améliorer la desserte de la gare de Cormeilles-en-Parisis sera également étudiée. La consistance des aménagements à réaliser sur cette section fera l'objet d'une décision des signataires en comité des financeurs, sur la base des études menées. Les sites propres pourraient être empruntés par plusieurs lignes, le positionnement précis des terminus devant être affiné durant les phases d'études.

Les moyens d'exploitation nécessaires pour l'exploitation de ces différentes liaisons feront également partie de ces études.

L'étude devra être compatible avec la poursuite d'une liaison ultérieurement vers la Patte d'Oie d'Herblay.

## 1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer :

- D'une part, les conditions et modalités de financement des études du DOCP, de la concertation préalable, du schéma de principe et de l'enquête publique du TCSP Argenteuil-Bezons-Sartrouville.
- D'autre part, le contenu et les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« TCSP Argenteuil–Bezons–Sartrouville, du DOCP à Enquête publique »**

### 1.1 Définitions et contenu de l'Opération

La présente convention porte sur :

- la constitution du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du TCSP Argenteuil-Bezons-Sartrouville,
- la concertation préalable
- la constitution du schéma de principe et des dossiers d'enquête publique
- l'enquête publique environnementale ou l'enquête d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi que l'enquête parcellaire si elle s'avère nécessaire à l'issue du schéma de principe (à valider en comité des financeurs)
- le contenu des prestations complémentaires
- la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage coordination et planning
- D'éventuelles études complémentaires qui pourraient être nécessaires à l'avancement du dossier

#### 1.1.1 DOCP et concertation préalable

Le contenu du DOCP est précisé dans la décision n°2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011, annexée à la présente convention (annexe 4).

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales** du projet : principes guidant le choix du/des modes, du (des) tracé(s) et des variantes retenu(s) ainsi que la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de

développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;

- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de **l'intérêt socio-économique** ;
- **l'identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritères.

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP. La concertation pourra comporter :

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- la mise à disposition éventuelle d'un **dépliant d'information** au sujet du projet sur place,
- la tenue éventuelle de **réunions publiques**,
- la mise en place d'un site internet.

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, le STIF établit le bilan de la concertation. Les variantes de tracé du TCSP seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du schéma de principe.

### 1.1.2 Schéma de principe

*Le Schéma de principe*

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article R1241-31 du code des transports et dans la décision n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 (annexe 4).

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode de transport, et de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Le schéma de principe doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des pôles et des stations ;

- la justification du **mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport ;
- **les impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **le management et calendrier du projet** ;
- **l'économie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **l'intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

#### *L'étude d'impact*

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

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

### **1.1.3 Enquêtes publiques**

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

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

### **1.1.4 Prestations complémentaires éventuelles**

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

## **1.2 Délai de réalisation**

Le délai prévisionnel de réalisation des études du DOCP à l'enquête publique **est de 48 mois**.

Le calendrier prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **2 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **2.1 L'autorité organisatrice des transports**

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

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

L'article R1241-32 du code des transports prévoit que le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

### **2.2 La maîtrise d'ouvrage de l'Opération**

**Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage de la présente opération**, jusqu'au terme de la phase d'enquête publique.

Ainsi, le STIF est maître d'ouvrage des études décrites au 1.1 de la présente convention. Le STIF est notamment responsable de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention.

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

### **2.3 Coordination avec d'autres maîtres d'ouvrage**

Le STIF devra réaliser ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au projet TCSP Argenteuil–Bezons–Sartrouville tels que les projets urbains des secteurs traversés et les projets de transports structurant (TLN).

Cette coordination devra permettre la bonne articulation des projets et la bonne programmation du projet.

### **2.4 Les financeurs**

#### ***2.4.1 Identification***

Le financement de l'Opération est assuré dans le cadre du CPRD 95 2007-2013, prorogé jusqu'en 2015, pour un montant de 3,6 M€ selon les clés de répartition suivantes :

- Région Ile-de-France (50%) : soit 1,8 M€
- Département du Val d'Oise (50 %), soit 1,8 M€

#### ***2.4.2 Engagements***

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation de l'Opération par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.2, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

### 3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

#### 3.1 Estimation du coût

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études du DOCP à l'enquête publique, est évalué à **3 600 000 € HT courants, non actualisable et non révisable.**

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

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

Montant en M€ HT en euros courants	
Postes de dépenses	STIF
DOCP	500 000 €
Concertation préalable	250 000 €
Schéma de principe	1 500 000 €
Dossier et Enquête publique	500 000 €
AMO Planning et technique – AMO concertation	650 000 €
Etudes et missions complémentaires	200 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>3 600 000 €</b>

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

#### 3.3 Plan de financement

La clé de financement de l'opération TCSP Argenteuil-Bezons-Sartrouville, prévue au projet de CPRD, est : Région IDF 50 % et Département 50 %.

Le plan de financement de la présente convention est établi en euros courants de la manière suivante :

Montant M€ courants HT et %			
MOA	Région	Département Val d'Oise	Total
STIF	1,8	1,8	<b>3,6</b>
	50%	50%	<b>100%</b>



### **3.4 Modalités de versement des crédits par les financeurs**

#### **3.4.1 Versement d'acomptes**

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

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

Le comité des financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

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

Le dossier de demande de versement comprendra les pièces suivantes :

#### A - Demande de versement des acomptes auprès des financeurs

La demande de versement comprendra :

- le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées (HT) y compris des frais de maîtrise d'ouvrage par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées, définissant un sous-total.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour la Région, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage. Cet échéancier est évolutif et sera fourni par le Maître d'ouvrage aux financeurs au moins une fois par an.

#### B - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde.

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

#### **3.4.2 Versement du solde**

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

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

Chacun des documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire indiqué à l'article 2.2.

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

### **3.4.3 Paiement**

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

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

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

### **3.4.4 Bénéficiaire et domiciliation**

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement durable Secrétariat Général	01.53.85.58.76
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements – Tram Nord	01.53.59.14.08
Département du Val d'Oise	2 avenue du Parc 95032 CERGY- PONTOISE CEDEX	Direction des transports	0134253957

### **3.5 Caducité des subventions au titre des règlements budgétaires de la Région Ile-de-France et du Département du Val d'Oise :**

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

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

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

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

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

### **3.6 Comptabilité du maître d'ouvrage**

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

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

## **4 MODALITES DE CONTROLE**

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

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

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

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

## **5 GESTION DES ECARTS**

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

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

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

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

## **6 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

La Région et le Département du Val d'Oise sont tenus étroitement informés de l'avancement des études menées par le maître d'ouvrage.

### **6.1 Le Comité Technique**

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

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

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

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

### **6.2 Le Comité des Financeurs**

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

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

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

Le Comité des Financeurs se prononce et valide :

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

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

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

**Chaque financeur peut demander au STIF d'organiser la tenue d'un comité des financeurs s'il l'estime nécessaire**

### **6.3 La Commission de Suivi**

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

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

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante

le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

### **6.4 Suivi de la communication institutionnelle**

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

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

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

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage/autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : RIF, Département du Val d'Oise ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **6.5 Information hors Comité et Commission de suivi**

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

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

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

## **7 DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE**

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

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

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

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

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

Les Résultats d'études seront transmis en trois exemplaires :

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

Le maître d'ouvrage remettra à la Région et au Département le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT), autocad (DWG) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

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

## **8 DISPOSITIONS GENERALES**

### **8.1 Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 ci-avant qui font

l'objet d'un échange de lettres entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties signataires de la présente convention.

## **8.2 Règlement des litiges**

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

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

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

## **8.3 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

## **8.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 3.5, 4, et 7, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après la réalisation des deux étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.1.de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par la Région Île-de-France.

#### **8.5 Mesures d'ordre**

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

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



La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

<p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p><b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>	<p>Pour le Département du Val d'Oise,</p> <p><b>Arnaud BAZIN</b> Président du Conseil Départemental du Val d'Oise</p>
<p>Pour le STIF,</p> <p><b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale du STIF</p>	

## ANNEXES

***Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération***

***Annexe 2 : Liste des études antérieures***

***Annexe 3 : Echancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds***

***Annexe 4 : Calendrier prévisionnel***

**ANNEXE 1 :**  
**Organigramme nominatif de l'Opération**

---

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

**Maitrise d'ouvrage STIF**

Maître d'ouvrage : STIF .

Représentant du Maître d'ouvrage : Mme Sophie MOUGARD (Directrice générale)  
Mr Jean-Louis PERRIN (directeur des projets  
d'investissement)

Chefs de Projet : Lionel Poupat / Claire Dassy

**ANNEXE 2 :****Echéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds**

---

**ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES DEPENSES**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>TOTAL</b>
Région	0,1	0,3	0,4	1	<b>1,8</b>
Département du Val d'Oise	0,1	0,3	0,4	1	<b>1,8</b>
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>2</b>	<b>3,6</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU STIF**

<b>€ HT Courants</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>TOTAL</b>
Département du Val d'Oise	0,05	0,25	0,3	0,7	0,5	<b>1,8</b>
Région	0,05	0,25	0,3	0,7	0,5	<b>1,8</b>
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1</b>	<b>3,6</b>

**ANNEXE 3:**  
**Calendrier prévisionnel indicatif**

	2016				2017				2018				2019			
	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4
Choix de l'AMO et DOCP																
Concertation préalable et bilan																
Etudes du schéma de principe																
DEUP et EUP																

## ANNEXE 4 :

### Détail du programme des études objet de la présente convention

---

**Contenu des dossiers de DOCP - annexe 1 à la délibération n° 2011/0631 du STIF du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets**

#### CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

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

##### Objectif

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

##### Enjeux

###### - Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

*«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques 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.»*

###### - Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF, le PDUIF et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF.

##### Adaptation

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

##### Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

###### **I. présentation du projet**

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,

- c. *Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,*
  - d. *Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,*
- II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet**
- a. *Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,*
  - b. *Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport*
  - c. *Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,*
  - d. *Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,*
- III. description du projet : faisabilité des différents scénarios**
- a. *Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,*
  - b. *Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,*
  - c. *Principes d'exploitation,*
  - d. *Scénario(s) préconisé(s) et justification,*
  - e. *Méthodes et estimation sommaire des coûts :*
    - i. *d'investissement :*
      - *coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou – 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,*
      - *pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,*
    - ii. *d'exploitation,*
  - f. *Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,*
  - g. *Analyse sommaire des risques et des opportunités,*
  - h. *Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,*
- IV. identification des impacts significatifs du Projet**
- a. *Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),*
  - b. *Sur l'aménagement du territoire,*
- V. évaluation et comparaison des différents scénarios**
- a. *Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,*
  - b. *Classement des variantes,*
- VI. annexes graphiques**
- a. *Plan de situation et plans des tracés,*
  - b. *Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).*

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

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

**CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP)  
SOU MIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

**Objectif**

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

**Enjeux**

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

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

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

**- Articulation avec la loi MOP**

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

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

**- Niveau de précision du Schéma de Principe**

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

**Adaptation**

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

**Contenu**

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

**Partie I – Volet transport**

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



- I. historique :**
  - a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
  - b. Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,
- II. diagnostics transport des territoires concernés**
  - a. Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,
  - b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,
  - c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
  - d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,
  - e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
- III. objectifs du Projet / Programme**
  - a. Objectifs de l'opération,
  - b. Nature et étendue des besoins,
  - c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,
- IV. description du Projet**
  - a. Caractéristiques principales,
  - b. Insertion : tracés, pôles et stations,
  - c. Définition :
    - i. fonctionnelle des installations,
    - ii. périmètre du projet,
    - iii. consistance des dessertes envisagées,
    - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
    - v. dimensionnement justifié des installations,
  - d. Confirmation du choix du mode
  - e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
    - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
    - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
  - f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
  - g. Compatibilité :
    - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,
    - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,
    - iii. avec les objectifs du projet,
  - h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,
- V. impacts du projet**
  - a. principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
  - b. Impact sur les réseaux concessionnaires,
  - c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,
- VI. management et calendrier du Projet**
  - a. Organisation :
    - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
    - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
    - iii. méthodes : Plan Directeur Qualité
  - b. Planification :

- i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
- ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
- iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

## **VII. économie du Projet**

### a. Coûts de réalisation :

#### i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)

#### ii. présentation détaillée des coûts :

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,

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

### b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,

### c. Coûts d'exploitation :

#### i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,

#### ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.

## **VIII. financement :**

### a. plan de financement

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

## **IX. évaluation de l'intérêt socio-économique**

### a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,

### b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,

### c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)

### d. Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),

- X. **annexes graphiques** : tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles
- XI. **annexes de constitution du dossier** :
  - a. Décision de lancement du schéma de principe,
  - b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
  - c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,
- XII. **annexes complémentaires au dossier** :
  - a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),
  - b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

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

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

### **I. - Une notice explicative indiquant :**

- a. L'objet de l'enquête
- b. Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)
- c. Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.

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

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

*technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.*

- III. Le plan de situation**
- IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)**
- V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)**
- VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières**
- VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée**

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/528**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE LA STATION « ASNIERES-  
GENNEVILLIERS - LES COURTILLES » AU T2 A COLOMBES**

**APPROBATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT DE  
REALISATION DE LA PHASE 1 ET DE LA CONVENTION DE  
FINANCEMENT DES ACQUISITIONS FONCIERES N°2**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L-1, L. 110-1 et suivants et R. 121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) par l'Etat ;
- VU** le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand paris, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France adopté par délibération du Conseil Régional en date du 18 juin 2015 ;
- VU** le Contrat Particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013, approuvé par le Conseil régional d'Île de France n° CR 61-09 du 26 novembre 2009 et par le Conseil général des Hauts-de-Seine le 19 juin 2009 ;
- VU** l'ajustement du contrat particulier Région Ile-de-France – Département des Hauts-de-Seine approuvé par le conseil Régional n° CR 42-13 du 20 juin 2013, et par le Département des Hauts de Seine le 21 juin 2013 ;
- VU** la délibération n°2014/045 du Conseil du STIF du 05 mars 2014 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique, pour la réalisation du prolongement du tramway T1 entre la station « Asnières-Gennevilliers Les Courtilles » et le T2 à Colombes ;
- VU** le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de T1 ouest et notamment, son étude d'impact, et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Asnières-sur-Seine et de Colombes ;
- VU** l'avis de l'autorité environnementale sur le projet en date du 07 juin 2014 ;

- VU** l'arrêté préfectoral publié du 06 août 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointes nécessaires au prolongement du Tramway T1 de la station «Asnières-Gennevilliers Les Courtilles » au T2 à Colombes et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Asnières-sur-Seine et Colombes du 15 septembre 2014 au 25 octobre 2014 inclus ;
- VU** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 25 novembre 2014 remis à la préfecture des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n°2015/052 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 11 février 2015, confirmant l'intérêt général du projet ;
- VU** l'arrêté préfectoral publié du 07 juillet 2015 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du prolongement du tramway T1 de la station « Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles » au T2 à colombes et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes d'Asnières-sur-Seine et Colombes ;
- VU** la délibération n°2015/268 du Conseil du STIF, prise dans sa séance du 08 juillet 2015, approuvant l'Avant-projet Phase 1 et la Convention de financement PRO-ACT Phase 1
- VU** le rapport n°2015/528 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

## **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement relative à la réalisation de la phase 1 de l'opération pour un montant de 31,85 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013 entre :

- l'Etat à hauteur de 6,7 M€ HT CE 01/2013 (21%)
- la Région Ile-de-France à hauteur de 15,6 M€ HT CE 01/2013 (49%)
- le Département des Hauts-de-Seine à hauteur de 9,55 M€ HT CE 01/2013 (30%)

Selon la répartition suivante de périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- Département des Hauts-de-Seine : 13,4 M€ HT CE 01/2013
- RATP : 18,4 M€ HT CE 01/2013
- STIF : 0,05 M€ HT CE 01/2013

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement relative à la réalisation de l'opération susvisée ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver la deuxième convention de financement relative aux acquisitions foncières du projet T1 Ouest pour un montant de 11,3 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2013 entre :

- l'Etat à hauteur de 2,4 M€ HT CE 01/2013 (21%)
- la Région Ile-de-France à hauteur de 5,5 M€ HT CE 01/2013 (49%)
- le Département des Hauts-de-Seine à hauteur de 3,4 M€ HT CE 01/2013 (30%)

Selon la répartition suivante de périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- Département des Hauts-de-Seine : 11 M€ HT CE 01/2013
- STIF : 0,3 M€ HT CE 01/2013

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement relative aux acquisitions foncière susvisée ;

**ARTICLE 5 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

**ARTICLE 6 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

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

  
Jean-Paul HUCHON

**Délibération n°2015/529**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE LA GARE DE SAINT-DENIS  
JUSQU'A LA STATION « ASNIERES-GENNEVILLIERS  
LES COURTILLES » (T1 AGIII)**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT  
RELATIVE A LA REALISATION DE L'OPERATION –  
TRANCHE FONCTIONNELLE TFB1**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L-1, L. 110-1 et suivants et R. 121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) par l'Etat ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet, signée le 2 janvier 2006 par le Président Directeur Général de la RATP, le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine et le de directeur de la Direction Départementale de la Seine-Saint-Denis ;
- VU** l'avant-projet de l'opération du « Prolongement du Tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AG III) » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 ;
- VU** le rapport définitif d'audit de l'opération « Prolongement de la ligne de Tramway T1 à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles » élaboré par le cabinet Deloitte ;
- VU** le rapport n°2015/529 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,



## DECIDE

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20151007-2015-529-DE  
Date de télétransmission : 12/10/2015  
Date de réception préfecture : 12/10/2015

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant n°1 à la convention de financement TFB1 de réalisation du projet de prolongement du tramway T1 à la station « Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles » actant :

- l'augmentation du coût d'objectif du périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département de Seine-Saint-Denis de 1,4M€ constants CE 01/2006, soit un coût d'objectif de 7,92 M€ constants CE 01/2006 sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage financé à 100% par la Région-Île-de-France ;
- la modification du plan de financement global du Département des Hauts-de-Seine, au regard du dépassement de son coût d'objectif de 1,64 M€ constants CE 01/2006, afin de le répartir entre les financeurs de la manière suivante :
  - Etat : 1,53 M€ CE 01/2006 (2,61%) ;
  - Région Île-de-France : 17,88 M€ CE 01/2006 (30,45%) ;
  - Département des Hauts-de-Seine : 39,31 M€ CE 01/2006 (66,94%) ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer l'avenant relatif à la convention de financement TFB1 relative à la réalisation de l'opération T1 AGIII ;

**ARTICLE 3 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



2015

# PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE LA GARE DE SAINT-DENIS A ASNIERES GENNEVILLIERS (AG III)

Avenant n°1 à la convention de financement  
régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF,  
relative à la réalisation de l'opération – tranche fonctionnelle TFB1



**Avenant n°1 à la convention de financement TFB1 (n° CP 07-1167)**  
régissant les rapports entre l'Etat, la Région Ile-de-France,  
le Département des Hauts-de-Seine, le Département de la Seine-Saint-Denis,  
la RATP et le STIF  
relatif à la réalisation de l'opération

« **Prolongement du tramway T1 de la gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII)** »

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

## SOMMAIRE

<b>ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 « ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE »</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES »</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 « FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B1 »</b> .....	<b>8</b>
<b>ARTICLE 5 -MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 « ECHEANCIER DES PAIEMENTS DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B1 »</b> .....	<b>9</b>
<b>ARTICLE 6 – AJOUT D'UN ARTICLE 22 « MODIFICATION DU PLAN DE FINANCEMENT DU PERIMETRE DE MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE, AU REGARD DU DEPASSEMENT DU COÛT D'OBJECTIF »</b> .....	<b>9</b>
6.1 Nouveau plan de financement du périmètre du Département des Hauts-de-Seine .....	10
6.2 Répartition entre financeurs du montant du dépassement du coût d'objectif initial .....	10
<b>ARTICLE 7- ENTREE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT</b> .....	<b>10</b>
<b>ARTICLE 8 - DISPOSITIONS DIVERSES</b> .....	<b>10</b>
<b>SIGNATAIRES</b> .....	<b>11</b>

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, ci-après désigné par « la Région », dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du \_\_\_\_\_ du Conseil régional d'Ile-de-France,
- Le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 92 », dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission permanente du \_\_\_\_\_ du Conseil départemental,

Ci-après désignés par « les financeurs ».

**En deuxième lieu,**

- Le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 92 », dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission permanente du \_\_\_\_\_ du Conseil départemental,
- la **RATP**, Régie Autonome des Transports parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente, dûment habilitée à signer la présente convention,
- Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, collectivité territoriale, numéro de SIRET 22930008200018, dont le siège est situé 124 rue Carnot, 93000 Bobigny, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ n date du \_\_\_\_\_,

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

**En troisième lieu,**

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, Etablissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par la Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF en date du \_\_\_\_\_.

Ci-après désigné comme « le STIF » ou « l'autorité organisatrice ».

## **Visas**

**Vu** l'avant-projet de l'opération du « Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006,

**Vu** la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet, signée le 2 janvier 2006 par le Président Directeur Général de la RATP, le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine et le directeur de la Direction Départementale de la Seine-Saint-Denis,

**Vu** la délibération de la commission Permanente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis en date du

**Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 29 novembre 2007 (n° CP 07-1167) approuvant la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, le Département de la Seine-Saint-Denis, la RATP, et le STIF relative à la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 de l'opération « A1b – prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers,

**Vu** le rapport d'audit final de l'opération « Prolongement de la ligne de Tramway T1 à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles », élaboré par le cabinet Deloitte, titulaire du marché n°1200339 portant sur la réalisation d'audits financiers d'opérations de transports,

## Il est convenu ce qui suit :

### PREAMBULE

Le prolongement du tramway T1 de la Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles s'inscrit dans la politique de développement des transports en commun de banlieue à banlieue impulsée par la Région Ile-de-France et l'Etat.

Le prolongement vers Asnières-Gennevilliers a pour but d'améliorer la desserte des centres villes de cinq communes des départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis : Saint-Denis, Ile-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne, Gennevilliers, Asnières-sur-Seine. Il permet de relier les centres urbains entre eux et de rompre l'isolement de certains quartiers par un accès direct et rapide aux transports collectifs. Le prolongement crée un maillage efficace avec les RER C, D et E, ainsi qu'avec les lignes de métro 5,7 et 13 et de neuf lignes de bus.

Il s'étend sur 4,9 km (700 m dans le Département de la Seine-Saint-Denis et 4,2 km dans le Département des Hauts-de-Seine) et compte 10 nouvelles stations.

Par délibération n° 2006/1165 du 13 décembre 2006, le coût d'objectif de l'opération a été approuvé par le syndicat des transports d'Ile de France pour un montant de 150,03 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

Le prolongement a été mis en service le 15 novembre 2012.

La phase de réalisation du prolongement du tramway T1 de la Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles a été financée en trois conventions :

- convention de financement de la tranche fonctionnelle TFA, votée à la Commission Permanente du 7 décembre 2006 (n° CP 06-1148) notifiée le 6 juillet 2007 ;
- convention de financement de la tranche fonctionnelle TFB1, votée à la Commission Permanente du 29 novembre 2007 (n° CP 07-1167) notifiée le 3 juin 2009;
- convention de financement de la tranche fonctionnelle TFB2, votée à la Commission Permanente du 10 juillet 2008 (n° CP 08-799) notifiée le 3 juin 2009

La convention de financement TFB1, visée ci-dessus, modifiée par son avenant n°1, est ci-après désignée « **la Convention de financement initiale modifiée** ».

Il s'agit dans le cadre du présent avenant n°1 d'une part, d'acter l'augmentation du coût d'objectif initial de l'opération placée sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine-Saint-Denis, conformément à la décision prise par les financeurs et le STIF en comité de suivi du 15 janvier 2009. Initialement estimé à 6,52 M€ constants (CE 2006), le coût d'objectif a été porté à 7,92 M€ constants (CE 2006), soit une augmentation de 1,4 M€ constants (CE 2006), pour cause de surcoût du Pont du Grand Bras et de frais de suivi des travaux de dévoiement des concessionnaires.

D'autre part, cet avenant n°1 a pour objectif d'entériner le dépassement du coût d'objectif initial de l'opération placée sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine, suite à l'audit financier de l'opération réalisé par le cabinet Deloitte missionné par la Région, et de déterminer la répartition de ce dépassement entre l'Etat, la Région et le Département des Hauts-de-Seine. Initialement estimé à 57,08 M€ constants (CE 2006), le coût d'objectif est porté à 58,72 M€ constants (CE 2006), soit une augmentation de 1,64 M€ constants (CE 2006), liés à l'augmentation du coût des constructions des parcs de stationnement souterrains à Gennevilliers suite à la découverte de blocs rocheux enterrés, ainsi qu'au surcoût de la solution retenue par le service de la navigation de la Seine pour le confortement du pont du Petit Bras de Seine souhaitée identique à celle du pont du Grand Bras de Seine, bras navigable.

## ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet d'une part de modifier le coût d'objectif, et par conséquent le plan de financement, du périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine-Saint-Denis ainsi que le coût d'objectif global de l'opération, et d'autre part d'entériner le dépassement du coût d'objectif du périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine et par conséquent de modifier son plan de financement.

Le présent avenant fixe notamment une estimation à terminaison établie à partir de l'audit financier de l'opération, réalisé par le cabinet Deloitte missionné par la Région Ile-de-France.

**Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 5, 6, 7 et l'annexe 3 de la Convention de financement initiale modifiée.**

## ARTICLE 2 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 « ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE »

- *L'article 5.1 « estimation des dépenses » de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :*

« Les dépenses afférentes à l'ensemble de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles comprennent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage. Elles s'élèvent à 151,43 M€

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. »

- *L'article 5.4 « coût d'objectif du Département 93 » de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :*

« Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département 93 est fixé à **7,92 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux d'aménagement de voirie	1,925
Travaux de confortement OA	4,806
Frais divers et opérations induites	0,127
Frais de Maîtrise d'œuvre	0,517
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,165
Provision pour aléas	0,380

»

## ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES »

- *Le premier paragraphe de l'article 6.1 « tranche fonctionne TFB1 » de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :*



« Elle regroupe les travaux d'aménagement de voirie, les travaux sur site de maintenance, les travaux du système de transport sur une partie du linéaire - ce linéaire sera déterminé selon le phasage travaux qui sera retenu. Le montant de la tranche s'élève à 108,603 M€ (CE 01/2006) qui se répartit par maîtrise d'ouvrage comme suit : »

- *Le deuxième tableau de l'article 6.1 « tranche fonctionnelle TFB1 » de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :*

« Part de la tranche fonctionnelle B1 sous la maîtrise d'ouvrage du Département 93 (CE : 01/06) »

Travaux d'aménagement de voirie	1,925
Travaux de confortement OA	4,806
Frais divers et opérations induites	0,127
Frais de Maîtrise d'œuvre	0,517
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,165
Provision pour aléas	0,380
<b>TOTAL</b>	<b>7,92</b>

»

Les autres tableaux de l'article ne sont pas modifiés.

#### **ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 « FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B1 »**

- *L'article 7.1 « engagement des financeurs » de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé :*

« La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de 108,603 M€ (CE 01/2006).

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer la tranche TFB1, selon le plan de financement ci-après, dans la limite de l'article 13.2. »

- *L'article 7.2 « plan de financement de la tranche TFB1 » de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé :*

« le plan de financement de la tranche B1 est le suivant :

M€ (CE 01/2006)	Etat	RIF	Département 92	TOTAL
DDE 93	0	0		<b>0,000</b>
Département 93		7,92		<b>7,920</b>
		100%		<b>100%</b>
Département 92	0	14,908	32,775	<b>47,683</b>
		31,26%	68,74%	<b>100%</b>
RATP	8,342	44,658		<b>53,000</b>
	15,74%	84,26%		<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8,342</b>	<b>67,486</b>	<b>32,775</b>	<b>108,603</b>
	<b>7,68%</b>	<b>62,14%</b>	<b>30,18%</b>	<b>100%</b>

Les subventions attribuées par la Région Ile-de-France sont actualisables. La subvention de l'Etat à la RATP est actualisable.

Les échéanciers prévisionnels en euros courants et constants sont indiqués dans l'annexe n°3. Compte tenu de ceux-ci, le plan de financement de la tranche B1 en euros courants est le suivant :

M€ courants	Etat	RIF	Département 92	TOTAL
DDE 93	0	0		0,000
Département 93		9,297		9,297
Département 92	0	16,089	35,371	51,460
RATP	9,000	48,180		57,180
<b>TOTAL</b>	9,000	73,566	35,371	117,937

»

#### ARTICLE 5 -MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 « ECHEANCIER DES PAIEMENTS DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B1 »

- *Le deuxième tableau de l'annexe 3 « échéancier des paiements de la tranche fonctionnelle TFB1 de la Convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé :*

Échéancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage du Dép.93								
Dépenses	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
<b>M€CE 01/2006</b>	0,011	0,073	1,369	3,703	2,245	0,395	0,124	<b>7,920</b>
<b>M€Courants</b>	0,012	0,083	1,596	4,076	2,858	0,512	0,160	<b>9,297</b>
dont État				0	0			0
dont Région	0,012	0,083	1,596	4,076	2,858	0,512	0,160	9,297
dont Dép. 92				0	0			0

*Le reste de l'annexe n'est pas modifiée.*

#### ARTICLE 6 – AJOUT D'UN ARTICLE 22 « MODIFICATION DU PLAN DE FINANCEMENT DU PERIMETRE DE MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE, AU REGARD DU DEPASSEMENT DU COÛT D'OBJECTIF »

- *Un article 22 est ajouté à la convention de financement initiale :*

« L'audit financier de l'opération a conclu à un dépassement du coût d'objectif du périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine. Le coût d'objectif a été initialement estimé à 57,080 M€ (CE 01/2006). L'estimation à terminaison s'élève à 58,718 M€ (CE 01/2006), soit un dépassement de 1,638 M€ (CE 01/2006), dû notamment à l'augmentation du coût des constructions des parcs de stationnement souterrains à Gennevilliers suite à la découverte de blocs rocheux enterrés, ainsi qu'au surcoût de la solution retenue par le service de la navigation de la Seine pour le confortement du pont du Petit Bras de Seine souhaitée identique à celle du pont du Grand Bras de Seine, bras navigable.

L'estimation à terminaison (EAT) du périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine s'élève à 72 421 572,21 €, soit un écart de 11 231 572,21 € par rapport au coût d'objectif initial, estimé à 61 190 000 € courants.

## 22.1 Nouveau plan de financement du périmètre du Département des Hauts-de-Seine

Au regard de l'estimation à terminaison du Département des Hauts-de-Seine et des clés de financement globales issues des conventions TFA et TFB1, le plan de financement global du périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine est le suivant :

<b>Plan de financement – périmètre CD 92</b>				
<b>Estimation à terminaison du périmètre CD 92</b>				
<b>en euros courants</b>				
	Etat	Région Ile-de-France	Département 92	TOTAL
%	2,61%	30,45%	66,94%	100%
CD 92	<b>1 889 203,24 €</b>	<b>22 052 546,37 €</b>	<b>48 479 822,60 €</b>	<b>72 421 572, 21 €</b>

## 22.2 Répartition entre financeurs du montant du dépassement du coût d'objectif initial

L'estimation à terminaison (EAT) du périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine, d'un montant de 72 421 572,21 €, présente une augmentation de 11 231 572,21 € par rapport au coût d'objectif initial, estimé à 61 190 000 € courants.

A titre d'information, le dépassement se répartit entre financeurs de la manière suivante, au regard des clés de financement globales issues des conventions TFA et TFB1 :

<b>Tableau indicatif de la répartition du dépassement entre financeurs</b>				
<b>Périmètre CD 92</b>				
<b>en euros courants</b>				
	Etat	Région Ile-de-France	Département 92	TOTAL
%	2,61%	30,45%	66,94%	100%
CD 92	<b>293 144,03 €</b>	<b>3 420 013,74 €</b>	<b>7 518 404,44 €</b>	<b>11 231 572,21 €</b>

Ce tableau ne préjuge pas du montant exact des affectations/désaffectations à réaliser pour chaque financeur pour permettre le paiement de l'opération. Celui-ci est fonction des montants notifiés par chaque financeurs et des appels de fond payés. »

## ARTICLE 7- ENTREE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par lettre recommandée envoyée avec accusé de réception, par le STIF à l'ensemble des parties.

Le présent avenant tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de l'approbation de la convention initiale en Commission Permanente de la Région Île-de-France, soit le 29 novembre 2007.

## ARTICLE 8 - DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention de financement initiale non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/530  
Séance du 7 octobre 2015**

**T ZEN 5 « VALLEE DE LA SEINE »**



**SCHEMA DE PRINCIPE  
DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et suivants R.126-1 et R.126-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat particulier Région Île-de-France – Département du Val-de-Marne 2009-2013, approuvé par le Conseil Général du Val-de-Marne dans sa séance du 5 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2011/0629 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour la ligne T Zen 5 Vallée de la Seine ;
- VU** la délibération n°2013/530 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 sur le bilan de la concertation préalable du projet T Zen 5 ;
- VU** le rapport n°2015/530 et 531 ;
- VU** l'avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le Schéma de principe relatif au projet de T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » à Choisy-le-Roi, avec un coût d'objectif de 108,5 M€ aux conditions économiques d'août 2014 pour les installations d'infrastructures, les frais de maîtrise d'ouvrage, le site de maintenance et de remisage de Choisy-le-Roi, et les acquisitions foncières ;

**ARTICLE 2 :** d'approuver le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique relatif au projet de T Zen 5 entre les stations « Grands Moulins » à Paris et « Reigner-Marcailloux » ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la concrétisation du projet ;

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

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



Jean-Paul HUCHON

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/531  
Séance du 07 octobre 2015**

**T ZEN 5 « VALLEE DE LA SEINE »**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES D'AVANT-PROJET ET  
DES PREMIERES ACQUISITIONS FONCIERES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et suivants R.126-1 et R.126-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifié relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat particulier Région Île-de-France – Département du Val-de-Marne 2009-2013, approuvé par le Conseil Général du Val-de-Marne dans sa séance du 5 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2011/0629 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique pour la ligne T Zen 5 Vallée de la Seine ;
- VU** la délibération n°2013/530 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 sur le bilan de la concertation préalable du projet T Zen 5 ;
- VU** le rapport n°2015/530 et 531 ;
- VU** l'avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études d'avant-projet et premières acquisitions foncières du T Zen 5, pour un montant de 9,00 M€ H.T. courants. Le financement global de la convention se répartit comme suit :

- Etat (21 %) : soit 1,89 M€
- Région Ile-de-France (49%) : soit 4,41 M€
- Bloc local (30%) : soit 2,7 M€
  - Département du Val-de-Marne: 2 389 500€
  - Ville de Paris : 310 500€

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer la dite convention de financement ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la concrétisation du projet ;

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

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

  
Jean-Paul HUCHON



2015

## T Zen 5 Vallée de la Seine

Convention de financement des études  
relatives à l'élaboration du dossier  
d'Avant-Projet (AVP) et des premières  
acquisitions foncières (AF)

Convention 15 DPI 036



## TABLE DES MATIERES

<b><u>0</u></b>	<b><u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET</u></b> .....	<b>6</b>
0.1	DEFINITIONS.....	6
0.2	HISTORIQUE.....	6
0.3	OBJECTIFS DU PROJET .....	7
0.4	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION .....	7
0.5	RAPPEL DES FINANCEMENTS MIS EN PLACE POUR LES ETAPES PRECEDENTES .....	7
0.6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET.....	8
<b><u>1</u></b>	<b><u>OBJET DE LA CONVENTION</u></b> .....	<b>9</b>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES .....	9
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'OPERATION.....	9
1.2.1	DEFINITIONS DES ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP) ET DES AF .....	9
1.2.2	LE CONTENU DES DOSSIERS DE L'OPERATION. ....	10
1.3	DELAI DE REALISATION.....	10
<b><u>2</u></b>	<b><u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u></b> .....	<b>10</b>
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	10
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION.....	11
2.3	COORDINATION AVEC D'AUTRES MAITRES D'OUVRAGE .....	11
2.4	LES FINANCEURS .....	11
2.4.1	IDENTIFICATION.....	11
2.4.2	ENGAGEMENTS.....	11
<b><u>3</u></b>	<b><u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u></b> .....	<b>12</b>
3.1	ESTIMATION DU COUT.....	12
3.2	COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE.....	12
3.3	PLAN DE FINANCEMENT .....	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS PAR LES FINANCEURS .....	13
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	13
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE .....	14
3.4.3	PAIEMENT .....	14
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION .....	15
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS .....	15
3.5.1	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE . <b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>	
3.5.2	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE .....	<b>ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.</b>
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE.....	16
<b><u>4</u></b>	<b><u>MODALITES DE CONTROLE</u></b> .....	<b>16</b>

<b>5</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS .....</u></b>	<b><u>17</u></b>
<b>6</b>	<b><u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....</u></b>	<b><u>17</u></b>
6.1	LE COMITE TECHNIQUE .....	17
6.2	LE COMITE DES FINANCEURS.....	18
6.3	LA COMMISSION DE SUIVI .....	18
6.4	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	19
6.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	19
<b>7</b>	<b><u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE .....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b>8</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u></b>	<b><u>20</u></b>
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	20
8.2	REGLEMENT DES LITIGES .....	20
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION .....	20
8.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	21
8.5	MESURES D'ORDRE .....	21
	ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME NOMINATIF DE L'OPERATION .....	23
	ANNEXE 2 : LISTE DES ETUDES ANTERIEURES .....	23
	ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES APPELS DE FONDS .....	23
	ANNEXE 4 : CALENDRIER PREVISIONNEL .....	23
	ANNEXE 5 : DETAIL DU PROGRAMME DES ETUDES OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION... ..	23
	ANNEXE 6 : DESCRIPTIF SOMMAIRE DES MISSIONS DES MAITRES D'OUVRAGE .....	23
	ANNEXE 7 : LISTE PREVISIONNELLE DES PARCELLES A ACQUERIR .....	23

Entre,

**En premier lieu,**

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_ ,
- Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du Conseil départemental en date du \_\_\_\_\_ ,
- Le **Département de Paris**, représenté par la Présidente du Conseil de Paris, dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil départemental, en date du \_\_\_\_\_ ,

Ci-après désignés par les financeurs.

**Et en second et dernier lieu,**

- **Le STIF**, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment habilitée par la délibération n° ....-..... du Conseil du STIF en date du JJ/MM/AAAA

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code de l'environnement ;

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

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

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

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

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

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

**Vu** la délibération du Conseil régional d'Île-de-France CR 86-09 du 26 novembre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val-de-Marne ;

**Vu** l'ajustement du Contrat Particulier Région-Département du Val-de-Marne 2007-2013, approuvé par le Conseil Régional n°CR 08-12 du 28 juin 2012, et par le Département du Val-de-Marne le 23 novembre 2012,

**Vu** les délibérations du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 110-13 du 21 novembre 2013 et n°CR 74-14 du 6 novembre 2014 prorogeant les Contrats Particuliers Région – Départements ;

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

**Vu** la délibération n°20XX-XXX en date du 16 mai 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;

**Vu** la délibération n°20XX-XXX en date du 11 décembre 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Bilan de la Concertation ;

**Vu** la délibération n°20XX-XXX en date du JJ/MM/AAAA par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Schéma de Principe (SDP) et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) ;

**Vu** la délibération n°20XX-XXX en date du JJ/MM/AAAA par laquelle le Conseil du STIF a désigné XXX maître d'ouvrage ;

**Il est convenu ce qui suit :**

## **0 Contexte général du Projet**

### **0.1 Définitions**

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

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

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

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'annexe 2.

« **Résultats des études** » : désigne les résultats des études des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et/ou les Avant-Projets et/ou les schémas de principe réalisés par le/les maîtres d'ouvrages, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe 5, à partir des études objet de la présente convention et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

### **0.2 Historique**

Le Contrat Particulier Région-Département du Val-de-Marne 2007-2013, adopté par le Conseil régional le 21 novembre 2009, a retenu le projet de « TCSP Vallée de la Seine – RD19 ». Cette inscription s'est traduite par un engagement financier de 12 M€ HT, montant ajusté par avenant à 19,617 M€ lors de la revoyure de 2012.

Le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports de juin 2009 a également confirmé le caractère prioritaire ce projet.

Le 16 mai 2013, le Conseil du STIF a approuvé le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet d'insertion d'un transport en commun de type « T Zen » entre Paris et Choisy-le-Roi. Le DOCP avait estimé un coût des travaux à 116 M€ HT CE 2012 (117 HT M€ CE 2014) et hors matériel roulant.

La concertation préalable du projet s'est déroulée du 21 mai au 30 juin 2013. Elle a permis de confirmer l'opportunité du projet. Le bilan de cette concertation a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 décembre 2013.

Le PDUIF adopté en juin 2014 ainsi que le Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable adopté en février 2012 par le Conseil Régional d'Ile-de-France confortent ce projet en le retenant comme ligne T Zen à créer.

Les études de schéma de principe ont été réalisées entre début 2014. et juin 2015 afin d'étudier plus précisément le programme fonctionnel du projet suite aux préconisations issues de la phase de concertation.

Le schéma de principe qui en résulte et le dossier d'enquête d'utilité publique sont adoptés concomitamment à cette convention de financement en vue d'une enquête publique en 2016.

### **0.3 Objectifs du Projet**

Le tracé du T Zen 5 s'inscrit quasi-exclusivement dans des secteurs de projets. Les interfaces avec ces projets d'aménagement y sont très prégnantes concernant notamment la desserte des populations et emplois, la réalisation d'autres infrastructures de transport, la création de nouveaux pôles générateurs de déplacements et la mise à disposition des voiries sur lesquelles s'insèrera le T Zen.

Le projet T Zen 5 répond ainsi à trois objectifs généraux :

- desservir un territoire en pleine mutation, mais actuellement relativement enclavé, en bordure de Seine ;
- assurer le maillage en transport en commun du territoire, conforter et développer l'intermodalité du T Zen avec les lignes du réseau de transport existantes et projetées afin d'améliorer l'accessibilité du territoire et de réduire la part modale de la voiture :
  - optimiser l'intermodalité avec les différentes lignes de bus et permettre un rabattement rapide sur les gares RER et pôles d'échange du secteur (pôle de Choisy-le-Roi) ;
  - intégrer des connections du T Zen 5 aux projets de transport en commun du secteur (tramway T9, ligne 15, ...).
- accompagner l'évolution et le développement de ce territoire en pleine mutation, assurer une bonne insertion du T Zen dans le tissu urbain et une bonne prise en compte des modes actifs :
  - Relier les pôles d'activités majeurs (Les Ardoines, le Lugo, centre-ville de Choisy-le-Roi...) en assurant une desserte fine et de bonne qualité des différentes communes grâce aux performances d'un matériel roulant efficace et à un site propre lui étant entièrement dédié ;
  - intégrer le T Zen dans les projets urbains en interaction avec le tracé pour participer à l'amélioration du cadre de vie;
  - Intégrer les vélos et piétons à la conception du projet et leur interconnexion avec le T Zen.

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

Ce Projet est inscrit :

- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,
- au CPRD 2007-2013 conclu avec le Département du Val-de-Marne, et prorogé jusqu'à fin 2015 ,
- au PDUIF adopté par la Région en juin 2014,
- au Plan régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012 et actualisé en juin 2014,
- au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé le 27 décembre 2013, au CPER 2015-2020 adopté en juin 2015.

### **0.5 Rappel des financements mis en place pour les étapes précédentes**

Ce Projet a bénéficié de financements au travers du CPRD 94 2007-2013 prorogé à 2015, qui y a consacré une enveloppe de 19 617 000 M€ (y compris avenant intervenu en 2012).

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

### **0.6 Caractéristiques principales du Projet**

Le projet de bus à haut niveau de service T Zen 5 reliera le 13ème arrondissement de Paris (avenue de France – Grands Moulins) au pôle multimodal de Choisy-le-Roi (avenue du Lugo), en passant par Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine. Il desservira 4 communes : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Longueur	9,5 km
Nombre de stations	19 stations
Mode	BHNS
Fréquentation estimée	Horizon 2020 : 47 000 voyages/jour
Temps de trajet	Horizon 2020 : 33 minutes environ
Fréquence	5 minutes en heure de pointe 10 minutes en heure creuse

Il assurera la correspondance avec les lignes structurantes du secteur, à savoir avec :

- le T3 à la station avenue de France (Paris)
- le RER C aux gares de Bibliothèque François Mitterrand (Paris), Vitry-Centre (Vitry-sur-Seine) et Choisy-le-Roi
- la ligne 14 du métro et la ligne 15 du Nouveau Grand Paris aux Ardoines (Vitry-sur-Seine),
- les bus TVM et 393
- le futur tramway Paris-Orly (T9) au pôle multimodal de Choisy-le-Roi.

Le long de son tracé, le T Zen 5 traverse des projets urbains majeurs dans chaque commune :

- Opération Paris Rive Gauche (secteur Bruneseau) à Paris ;
- ZAC Ivry-Confluences à Ivry-sur-Seine ;
- Opération d'intérêt National des Ardoines à Vitry-Sur-Seine (dont les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines);
- Projet du Lugo à Choisy-le-Roi.

Au total ce sont près de 21 000 habitants et 70 000 emplois qui seront créés d'ici à 2020 et jusqu'en 2040. Ces projets sont accompagnés de la création de nombreux équipements que le T Zen 5 permettra de desservir.

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du T Zen 5, des aménagements cyclables seront réalisés.

Concernant le site de maintenance et de remisage (SMR), il sera installé dans le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi sur le site Graveleau (ancien site de logistique). L'acquisition des parcelles (D47-D48-D49-D51-D52) est prévue dans le cadre de cette convention.

Le trafic attendu est de 47000 voyages par jour ouvrable. La charge dimensionnante sur le futur tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin a été estimée à 1100 voyageurs par jour en 2020.



Au stade du schéma de principe, la mise en service du T Zen 5 est prévue à horizon 2020.

Le projet est estimé à 116 M€ HT CE novembre 2012 (acquisitions foncières incluses et hors matériel roulant) à l'issue du DOCP (les estimations sont en cours de finalisation dans le cadre du schéma de principe et respecte l'enveloppe du DOCP +/- 20%).

## 1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement des études d'Avant-Projet (AVP) et des premières acquisitions foncières (AF) du T Zen 5, ainsi que les frais liés au traitement préalable de ces acquisitions ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'Avant-Projet et des démarches inhérentes aux acquisitions foncières ;
- de définir les documents à remettre aux Parties à la présente convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études et des premières acquisitions foncières dans le respect du calendrier général du Projet.

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

**« T Zen 5 – Etudes AVP et premières acquisitions foncières ».**

### 1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

La liste des études disponibles à prendre en compte dans l'élaboration de l'AVP est indiquée en annexe 2.

### 1.2 Définitions et contenu de l'Opération

#### 1.2.1 Définitions des études d'Avant-Projet (AVP) et des AF

Faisant suite au Schéma de Principe, l'Avant-Projet a vocation à approfondir les éléments suivants:

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

La réalisation du Projet nécessite également la mise à disposition d'emprises permettant l'implantation du site de maintenance et de remisage (SMR) indispensable à l'exploitation de la ligne.

Le site retenu pour la localisation du SMR se situe dans le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi. Il se compose de la parcelle Graveleau D50 (ancien site de logistique) et des parcelles suivantes (D47-D48-D49-D51-D52) représentant au total une superficie de 13 060 m<sup>2</sup>.

La présente convention finance la réalisation :

- des études d'Avant-Projet dit également AVP « technique » ;
- d'un dossier d'Avant-Projet synthétique dit « administratif », conforme à l'annexe à la délibération du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011 (Annexe 5 : Détail du programme des études objet de la présente convention);

- les premières acquisitions foncières nécessaires à la stabilisation du site de maintenance et de remisage du Projet que le maître d'ouvrage pourrait être amené à réaliser et les frais afférents détaillés en annexe 6, afin de sécuriser le planning du Projet (notamment dans le cadre des négociations amiables préalables à la phase judiciaire).

L'ensemble des études associées à l'AVP ainsi que les acquisitions foncières (AF) seront menés dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du Projet. A programme constant, le maître d'ouvrage cherchera à réaliser des économies par rapport aux coûts estimés dans le schéma de principe.

### **1.2.2 Le contenu des dossiers de l'Opération.**

#### **Les études d'AVP :**

Le contenu des études d'AVP est détaillé à l'annexe 5 de la présente convention.

#### **Les AF :**

Dans le cadre du schéma de principe, les impacts fonciers du Projet ont été appréciés. Les études menées en phase AVP affineront ces données afin que les emprises nécessaires fassent l'objet d'une enquête parcellaire.

Les documents remis par le maître d'ouvrage aux financeurs permettront un suivi régulier des acquisitions foncières indispensables au Projet et des conventions d'occupation du foncier nécessaires au Projet.

Le maître d'ouvrage devra aussi faire l'inventaire des espaces éventuellement non utilisés et les possibilités de transfert ou de revente qui pourrait en découler au profit du Projet.

En effet, dans le cas d'acquisitions foncières dont la superficie serait supérieure aux besoins définis dans le cadre du Projet, les produits liés à la revente des parcelles ou des droits à construire non nécessaires se feront au bénéfice de l'Opération conformément aux modalités décrites à l'article 3.5.2 (annexe 7 : liste prévisionnelle des parcelles à acquérir)

Les actes d'acquisitions notariés ou en la forme administrative, jugements d'expropriation et factures relatifs aux acquisitions foncières seront remis par le maître d'ouvrage aux financeurs en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

### **1.3 Délai de réalisation**

Le délai prévisionnel de réalisation des études d'AVP et des premières acquisitions foncières de **36 mois**.

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

## **2 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **2.1 L'autorité organisatrice des transports**

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

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

L'article R1241-32 du code des transports prévoit que le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

## **2.2 La maîtrise d'ouvrage de l'Opération**

Pour cette Opération, **le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage des études AVP et des premières acquisitions foncières.**

Ainsi, le STIF est maître d'ouvrage du programme des études décrit au 1.1 de la présente convention. Le STIF est notamment responsable de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention.

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

## **2.3 Coordination avec d'autres maîtres d'ouvrage**

Le STIF devra réaliser ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au projet T Zen 5, tels que les projets urbains des secteurs traversés et les projets de transports structurants (ligne 15, tramway T9).

Compte tenu de la spécificité du projet et des fortes interactions existantes avec les projets urbains (création du site propre du T Zen 5 dans le cadre des aménagements de voiries portées par les projets urbains), cette coordination devra permettre la bonne articulation des projets et la bonne organisation des travaux. Le cas échéant, celle-ci devra se traduire par la conclusion de conventions spécifiques pour la réalisation d'une partie des études à mener, entre le STIF et les MOA (les aménageurs et/ou le Département du Val-de-Marne), non parties à la présente convention.

## **2.4 Les financeurs**

### **2.4.1 Identification**

Le financement de l'Opération est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, pour un montant de 9 M€ selon les clés de répartition suivantes :

- Etat (21 %) : soit 1 890 000 €
- Région Ile-de-France (49%) : soit 4 410 000 €
- Bloc local (30%) : soit 2 700 000 €
  - Département du Val-de-Marne (26,55%) : 2 389 500€
  - Ville de Paris (3,45%) : 310 500€

### **2.4.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les AP/AE nécessaires pour la réalisation de l'Opération dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 3, à la réalisation de l'Opération par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.2.

### 3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

#### 3.1 Estimation du coût

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études d'AVP et d'une partie des acquisitions foncières, est évalué à 9 000 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2014, soit **9 000 000 € HT non actualisable et non révisable**.

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

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

Montant en M€ HT en euros courants	
Postes de dépenses	STIF
Frais MOE	2,1
Frais MOA	1,6
Provision pour études complémentaires	0,3
AF et frais afférents	5
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>

Le contenu des postes de dépenses du maître d'ouvrage figure en annexe 6.

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

#### 3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

T Zen 5 (euros courants) Montant €HT et %					
	Etat	Région	Bloc local (30 %)		Total
			Département 94	Ville de Paris	
<b>STIF</b>	1 890 000	4 410 000	2 389 500	310 500	<b>9 000 000</b>
	21%	49%	26,55%	3,45%	

### 3.4 Modalités de versement des crédits par les financeurs

#### 3.4.1 Versement d'acomptes

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

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage, par financeur.

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

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

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

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le responsable du Projet du maître d'ouvrage.
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

#### B - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquiescement** et le montant des **factures acquittées et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

#### C - Demande de versement des acomptes auprès du Département du Val-de-Marne :

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3. ;
- un récapitulatif des factures acquittées, daté et signé par le responsable du Projet du maître d'ouvrage ;

- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

#### D Demande de versement des acomptes auprès de la Ville de Paris

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

#### E - Plafonnement des acomptes

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde.

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Ville de Paris est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par la Ville de Paris avant le versement du solde.

#### **3.4.2 Versement du solde**

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

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

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

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

#### **3.4.3 Paiement**

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

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

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

#### **3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation**

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	Service de la Politique des Transports Cellule Budget et Synthèse Financière	01.40.61.89.50
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement durable Secrétariat Général	01.53.85.58.76
STIF	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements – Tram Sud	01.53.59.14.08
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94 011 CRETEIL	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements Service des Grands Projets	01 49 56 55 64
Ville de Paris	40 rue du Louvre 75001 Paris	Direction de la Voirie et des Déplacements – Agence de la Mobilité	01 40 28 70 10

### **3.5 Caducité des subventions**

#### ***3.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région Ile-de-France et du département du Val de Marne***

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

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

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

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

#### ***3.5.2 Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la Ville de Paris***

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

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

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

### **3.6 Comptabilité du maître d'ouvrage**

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

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

## **4 MODALITES DE CONTROLE**

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



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

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

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

## **5 GESTION DES ECARTS**

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

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

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

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

## **6 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

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

### **6.1 Le Comité Technique**

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

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

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du DOCP, dossier d'enquête et Schéma de principe, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,

- de suivre le déroulement technique, administratif et financier de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

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

## **6.2 Le Comité des Financeurs**

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

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

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

Le Comité des Financeurs se prononce et valide :

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

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

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

## **6.3 La Commission de Suivi**

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

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

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

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

#### **6.4 Suivi de la communication institutionnelle**

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

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

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

Le traitement des logos des partenaires respecte :

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

#### **6.5 Information hors Comité et Commission de suivi**

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

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

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

### **7 DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE**

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

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

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

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

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

Les Résultats d'études seront transmis en trois exemplaires :

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

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

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

## **8 DISPOSITIONS GENERALES**

### **8.1 Modification de la convention**

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

### **8.2 Règlement des litiges**

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

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

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

### **8.3 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

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

#### **8.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

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

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

#### **8.5 Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

<p>Pour l'Etat,</p>           <b>Jean-François CARENCO</b> Préfet de la Région Ile-de-France	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p>           <b>Jean-Paul HUCHON</b> Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	<p>Pour le Département du Val-de-Marne,</p>           <b>Christian FAVIER</b> Président du Conseil Départemental du Val-de-Marne
<p>Pour le STIF,</p>           <b>Sophie MOUGARD</b> Directrice Générale du STIF	<p>Pour la Ville de Paris,</p>           <b>Anne HIDALGO</b> La présidente du conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental	

# ANNEXES

***Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération***

***Annexe 2 : Liste des études antérieures***

***Annexe 3 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds***

***Annexe 4 : Calendrier prévisionnel***

***Annexe 5 : Détail du programme des études objet de la présente convention***

***Annexe 6 : Descriptif sommaire des missions des maîtres d'ouvrage***

***Annexe 7 : Liste Prévisionnelle des parcelles à acquérir***

**ANNEXE 1 :**  
**Organigramme nominatif de l'Opération**

---

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

**Maîtrise d'ouvrage STIF**

Maître d'ouvrage : STIF

Représentant du Maître d'ouvrage :

Mme Sophie MOUGARD (Directrice générale)

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

Chefs de Projet : Claire PETILLOT / Caroline LAVAL / Antoine CLEMENT



## **ANNEXE 2 :**

### **Liste des études antérieures**

---

- Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du 16 mai 2013
- Bilan de la concertation préalable du projet TZEN 5 du 11 décembre 2013
- Etudes préliminaires de 2014-2015 :
  - Dossier de synthèse,
  - Système de transport et insertion urbaine
  - Les plans d'insertion
  - Etude de circulation et d'exploitation
  - Etudes des ouvrages d'art
  - Prévision de trafic et évaluations socio-économiques
  - Estimation des coûts
- Schéma de principe de 2015
- Dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP) de 2015

**ANNEXE 3 :**

**Echéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds**

---

**2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE**

<b>€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
Etat		840 000	1 050 000		<b>1 890 000</b>
Région		1 960 000	2 450 000		<b>4 410 000</b>
Département du Val-de-Marne		1 062 000	1 327 500		<b>2 389 500</b>
Ville de Paris		138 000	172 500		<b>310 500</b>
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4 000 000</b>	<b>5 000 000</b>	<b>0</b>	<b>9 000 000</b>

**2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL INDICATIF DES APPELS DE FONDS DU STIF**

<b>€ HT Courants</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	105 000	1 365 000	420 000		<b>1 890 000</b>
Région	245 000	3 185 000	980 000		<b>4 410 000</b>
Département du Val-de-Marne	132 750	1 725 750	531 000		<b>2 389 500</b>
Ville de Paris	17 250	224 250	69 000		<b>310 500</b>
<b>Total</b>	<b>500 000</b>	<b>6 500 000</b>	<b>2 000 000</b>	<b>0</b>	<b>9 000 000</b>

**ANNEXE 4:**  
**Calendrier prévisionnel indicatif**

---

	2015		2016				2017			
	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4
Financement AVP Choix de la MOE										
Etudes AVP										
Synthèse et validation AVP										

Date prévisionnelle de livraison de la phase avant-projet T Zen 5 : **fin 2017**

## ANNEXE 5 :

### Détail du programme des études objet de la présente convention

---

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

##### Objectif

---

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

##### Enjeux

---

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

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

- **Articulation avec la loi MOP**

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

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

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

##### Adaptation

---

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

## **Contenu**

---

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

### **I. historique :**

a. *rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*

### **II. diagnostics Transport des Territoires concernés**

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

### **III. objectifs du Projet / Programme**

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

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

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

### **IV. description du Projet**

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

b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*

c. *Définition :*

i. *fonctionnelle des installations,*

ii. *périmètre du projet,*

iii. *consistance des dessertes envisagées,*

iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*

v. *dimensionnement justifié des installations,*

d. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

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

ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*

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

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

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

### **V. impacts du projet**

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

### **VI. management et calendrier du Projet**

a. *Organisation :*

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

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

iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

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

ii. *état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,*

iii. *plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage,*

composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

## **VII. économie du Projet**

### **a. Coûts de réalisation :**

i. *présentation synthétique des coûts : coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou – 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA, présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique,...)*

ii. *présentation détaillée des coûts : coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières... pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,*

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

### **b. Gestion des risques**

i. *coûts : Schéma Directeur Qualité*

### **c. Coûts d'exploitation :**

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

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

## **VIII. financement :**

a. *plan de financement global et annualisé,*

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

## **IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**

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

## **X. annexes graphiques selon loi MOP**

### **XI. annexes de constitution du dossier :**

a. *Décision de lancement de l'AVP,*

b. *Avis du commissaire enquêteur,*

c. *Déclaration de projet,*

d. *DUP le cas échéant,*

### **XII. annexes complémentaires au dossier :**

a. *Projet de Convention de Financement,*

b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

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

## ANNEXE 6 :

### Descriptif sommaire des missions du maître d'ouvrage

---

#### Les études d'AVP :

- ✓ - Frais MOA :
  - Relevés topographiques
  - Sondages géotechniques
  - Etudes complémentaires (trafic, circulation, réseaux, etc.)
  - Etudes bruit et vibration
  - Mandat de maîtrise d'ouvrage sur le périmètre travaux du STIF et pour la coordination générale de l'opération
  - Agent foncier
  - Communication
  - Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
  - Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC)
  - Procédure loi sur l'eau
  - Enquête parcellaire
  - Etudes liées aux compensations forestières et biodiversité
  - Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité.
  
- ✓ - Frais MOE :
  - Les études AVP et d'insertion paysagère de l'ensemble de la ligne, y compris SMR.

Les missions de base d'assistant à la maîtrise d'ouvrage sur le périmètre du STIF sont :

- Organisation et planification de l'opération, des études et des travaux, y compris la gestion des ouvrages sur le périmètre du STIF ;
- Coordination de l'opération sur le périmètre travaux STIF ;
- Participation et assistance aux instances de gouvernance du projet ;
- Supervision, pilotage, organisation et suivi de tout intervenant nécessaire, des procédures administratives ;
- Assistance à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de communication ;
- Pilotage, assistance, gestion et signature des différents marchés, contrats et commandes ;
- Gestion financière, comptable et contrôle des règlements ;
- Gestion administrative ;
- Préparation de la mise en service ;
- Action en justice.

#### Les AF :

Les acquisitions foncières (AF) peuvent induire des frais suivants :

- les frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats, ...) ;
  - les sécurisations et les frais de maintenance qui pourraient s'avérer nécessaires pour prévenir le risque d'occupations illégales ;
  - les libérations d'emprises comme le défrichement et débroussaillage ;
  - les opérations permettant l'accès aux emprises pour la mise en œuvre de fouilles archéologiques ;
  - les opérations de dépollution de certains sols ;
  - les opérations liées aux démolitions et aux purges, voire de reconstitution des autres fonctionnalités qui pourraient être impactées.
- Des opérations de décaissement, de confortement (avec ouvrage d'art) préalables au démarrage des travaux sur les sites acquis.

**ANNEXE 7 :**

**Liste prévisionnel des parcelles à acquérir pour le projet**

---

**Parcelles à acquérir en priorité**

<b>Ville</b>	<b>Section</b>	<b>Numéro</b>
Choisy le roi	D	50



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/510  
Séance du 07 octobre 2015**

**EST-TVM**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES A  
L'ELABORATION DU DOSSIER COMPLEMENTAIRE D'AVANT-PROJET  
(AVP), DU PROJET ET DES ACQUISITIONS FONCIERES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et suivants R.126-1 et R.126-1 et suivants) ;
- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (notamment les articles L.1, L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants) ;
- VU** 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 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat particulier Région Île-de-France – Département du Val-de-Marne 2009-2013, approuvé par le Conseil Général du Val-de-Marne dans sa séance du 5 octobre 2009 et par le Conseil Régional le 26 novembre 2009 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le rapport n°2015/510 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études relatives à l'élaboration du dossier complémentaire d'Avant-Projet (AVP), du Projet et des acquisitions foncières, pour un montant de 6 724 500€ H.T. courants. Le financement global de la convention se répartit comme suit :

- Région Ile-de-France (70%) : soit 4 707 150 €
- Département du Val-de-Marne (30%) : soit 2 017 350 €

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention de financement ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON  




**Convention de réalisation et de financement des études relatives à l'élaboration du dossier complémentaire d'Avant-Projet (AVP), du PROet des acquisitions foncières du projet Est-TVM**

**Entre :**

D'une part

La **Région Île-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, ci-après désigné par « la Région » dûment mandaté par la délibération n° CP 14-785..... de la Commission Permanente du 20 novembre 2014...du Conseil régional d'Île-de-France,

D'autre part

Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil général du Val-de-Marne, ci-après désigné par le « Département » dûment habilité par délibération de l'Assemblée départementale n°..... en date du .....

Ci-après désignés par « les financeurs »,

**Et :**

Enfin

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39-41 rue de Châteaudun à Paris (9<sup>ème</sup>), n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD, dûment habilitée, ci-après désigné « le STIF ».

Ci-après collectivement désignés « les parties »,

Le Département du Val-de-Marne et le STIF sont ci-après désignés conjointement « les bénéficiaires »,

## TABLE DES MATIERES

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>EXPOSE DES MOTIFS</b> .....	<b>4</b>
<b>JE VOUS PRIE DE BIEN VOULOIR EN DELIBERER.</b> .....	<b>5</b>
<b>JEAN-PAUL HUCHON</b> .....	<b>5</b>
<b>PROJET DE DELIBERATION</b> .....	<b>6</b>
<b>JEAN-PAUL HUCHON</b> .....	<b>7</b>
<b>ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : ETAT RECAPITULATIF</b> .....	<b>8</b>
<b>ANNEXE 2 A LA DELIBERATION : FICHES PROJETS</b> .....	<b>10</b>
<b>ANNEXE 3 A LA DELIBERATION : CONVENTIONS</b> .....	<b>18</b>
<b>0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</b> .....	<b>49</b>
0.1 <i>Historique</i> .....	49
0.2 <i>Objectifs du projet</i> .....	49
0.3 <i>Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation</i> .....	49
0.4 <i>Caractéristiques principales du projet</i> .....	50
0.5 <i>Rappel des financements mis en place</i> .....	50
<b>1 OBJET DE LA CONVENTION</b> .....	<b>51</b>
1.1 <i>Rappel des éléments d'étude déjà effectués</i> .....	51
1.2 <i>Définitions et contenu des études et acquisitions</i> .....	52
1.2.1 <i>Les compléments d'études pour le dossier d'Avant-Projet (AVP)</i> .....	52
1.2.2 <i>Le dossier PRO</i> .....	52
1.2.3 <i>Les prestations complémentaires pour l'élaboration du PRO</i> .....	53
1.2.4 <i>Acquisitions foncières</i> .....	53
1.2.5 <i>Le contenu des dossiers</i> .....	53
1.2.6 <i>Expertise STIF</i> .....	53
1.3 <i>Calendrier de réalisation du PRO et des acquisitions foncières</i> .....	54
<b>2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</b> .....	<b>54</b>
2.1 <i>L'autorité organisatrice des transports</i> .....	54
2.2 <i>La maîtrise d'ouvrage des études</i> .....	54
2.2.1 <i>Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage</i> 54	
2.2.2 <i>Coordination des maîtres d'ouvrage du projet et des projets connexes</i> : .....	55
2.3 <i>La maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'issue des études AVP</i> .....	55
2.4 <i>Les financeurs</i> .....	55
2.4.1 <i>Identification</i> .....	55
2.4.2 <i>Engagements</i> .....	55
<b>3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</b> .....	<b>55</b>
3.1 <i>Estimation du cout des etudes</i> .....	55
3.2 <i>Coûts détaillés</i> .....	55
3.3 <i>Plan de financement</i> .....	57
3.4 <i>Modalités de versement des crédits de paiement</i> .....	57
3.4.1 <i>Versement d'acomptes</i> .....	57
3.4.2 <i>Versement du solde</i> .....	58

3.4.3 Paiement .....	58
3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation .....	58
3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	59
3.6 Comptabilité du Département du Val-de-Marne et du STIF .....	59
<b>4 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</b>	<b>59</b>
<b>5 GESTION DES ECARTS.....</b>	<b>59</b>
<b>6 DISPOSITIONS GENERALES.....</b>	<b>60</b>
6.1 Modification de la convention .....	60
6.2 Règlement des litiges .....	60
6.3 Résiliation de la convention .....	60
6.4 Date d'effet et durée de la convention .....	60
6.5 Mesures d'ordre .....	61
<b>7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</b>	<b>61</b>
7.1 Comité technique .....	61
7.2 Comité des financeurs .....	62
7.3 Commission de suivi .....	62
7.4 Information hors comité et commission de suivi .....	63
<b>8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</b>	<b>63</b>
8.1 Diffusion des études .....	63
8.2 Communication des financeurs .....	63
8.3 Mise à disposition de la Région des informations cartographiques .....	63
<b>9 ANNEXES.....</b>	<b>65</b>

Vu le code des transports ;

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

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

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

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

Vu les délibérations n° CR 86-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 Novembre 2009 et n°2009-9-2.3.16 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le Contrat Particulier Région Ile-de-France / Département du Val de Marne 2009-2013 ;

Vu les délibérations n° CR 08-12 du Conseil régional d'Île-de-France du 29 juin 2012 et n°2012-3-2-2-11, du Conseil général du Val-de-Marne du 25 juin 2012 approuvant l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val-de-Marne ;

Vu la délibération n° CR 75-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n° 2009-9-2.2.15 du Conseil général du Val-de-Marne du 5 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France identifiant le projet Est-TVM comme une opération inscrite au CPRD94 ;

**Vu** le bilan de la concertation, approuvé par délibération du Conseil du STIF n°2009/0123, du 11 février 2009,

**Vu** le schéma de principe du projet Est-TVM, approuvé par délibération du Conseil du STIF n°2012/374, du 13 décembre 2012, et la délibération du Conseil général du Val-de-Marne n°2012-6-2.2.12, du 10 décembre 2012.

**Vu** la délibération n° CR 33-10 du Conseil régional d'Île de France du 17 juin 2010 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération de la Commission Permanente du Conseil général du Val-de-Marne n° du 11 mars 2013 ;

Vu la délibération n° CP 14-785 du 20 novembre 2014 de la commission permanente du Conseil Régional ;

Vu l'arrêté interpréfectoral 2014/6289 du 21 juillet 2014 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation de la ligne de bus « Est-TVM » ;

Vu la délibération n° du Conseil du STIF en date du ;

**Il est convenu ce qui suit :**

## **0 Contexte général de l'opération**

### **0.1 Historique**

Une liaison de transport collectif en rocade entre Versailles et Marne-la-Vallée a été inscrite dans le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) dès 1976. Succédant en 1994 au SDAU, le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) précisait le projet d'une liaison de rocade d'Antony à Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Le premier tronçon de cette rocade, dénommée Trans Val-de-Marne (TVM), reliant Rungis à Saint-Maur/Créteil RER A est entré en service en octobre 1993. Le prolongement à l'ouest du TVM, depuis le MIN de Rungis jusqu'à la gare de la Croix-de-Berny du RER B à Antony (92), est entré en service en juillet 2007.

A l'est, dès 1998-99, parallèlement aux études du prolongement ouest de la Croix de Berny, un prolongement de la ligne de Créteil à Noisy-le-Grand Mont d'Est, a été étudié par le STIF et la RATP, portant sur une douzaine de tracés et leurs variantes. Les résultats de ces études désignèrent l'itinéraire par Saint-Maur-des-Fossés via le pont du petit Parc comme le plus attractif au regard du nombre de personnes desservies (habitants et emplois) et des gains de temps pour les voyageurs.

Face à des difficultés de mise en œuvre, le projet a changé de nature : il ne s'agissait plus du prolongement du TVM existant via un site propre continu, mais de la création d'une nouvelle ligne distincte de TVM permettant de relier Créteil à Noisy-le-Grand. Le principe des aménagements de voirie a donc été revu et une nouvelle concertation préalable a eu lieu du 2 mai au 2 juin 2006 et du 22 janvier au 23 février 2007, qui a confirmé les orientations prises.

Plusieurs variantes ont été maintenues pour l'élaboration du schéma de principe, notamment, à la demande de la commune de Saint-Maur-des-Fossés, un itinéraire alternatif passant par Saint-Maurice et par Joinville-le-Pont afin d'éviter la traversée du Vieux Saint-Maur.

Le schéma de principe, approuvé en Conseil du STIF du 13 décembre 2012, a permis de déterminer l'itinéraire et la consistance des aménagements les plus opportuns sur la liaison.

L'enquête publique s'est déroulée du 26 août au 30 septembre 2013. Le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable sans réserve sur le dossier le 18 novembre 2013. Le Conseil général du Val-de-Marne a approuvé la déclaration de projet le 19 mai 2014 par délibération 2014-3-2.6.22.

L'arrêté interpréfectoral déclarant d'utilité publique le projet de réalisation de la ligne de bus « Est-TVM » a été pris le 21 juillet 2014

### **0.2 Objectifs du projet**

Le 8 avril 2005, le STIF a fixé en Conseil d'Administration les objectifs du projet Est-TVM en vue de la poursuite du projet : il s'agit de « créer des itinéraires majoritairement en site propre permettant d'améliorer les liaisons de Créteil vers l'Est du Val-de-Marne en direction de Noisy-le-Grand (93) d'une part et de Val-de-Fontenay d'autre part ; faciliter le maillage des bus de ces tracés avec l'ensemble du réseau radial structurant desservant le Val-de-Marne».

### **0.3 Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation**

Ce projet est inscrit :

- au SDRIF approuvé par décret du 27 décembre 2013,
- ,
- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,

- au CPRD 2007-2013 conclu avec le Département, prorogé par avenant jusqu'au 31 décembre 2014,
- 
- au PDU voté par le STIF en février 2011 et approuvé par la Région le 19 juin 2014,
- au Plan Régional pour la mobilité durable actualisé, voté par la Région le 19 juin 2014

#### **0.4 Caractéristiques principales du projet**

Le projet Est-TVM consistera en des aménagements de voirie permettant à une nouvelle ligne de bus de circuler principalement en site propre, et assurera la desserte des territoires traversés et les rabattements sur le réseau du Grand Paris Express. La nouvelle ligne Est-TVM constituera une ligne de rocade de 15 kilomètres entre Créteil et Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER A dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis.

Elle passera dans le Vieux Saint-Maur sans aménagement. Elle traversera par ailleurs la zone I.N.A./S.F.P. à Bry-sur-Marne. Enfin, elle fera le tour du Mont d'Est à Noisy-le-Grand.

Au stade du schéma de principe, les principales caractéristiques pressenties du projet Est-TVM sont les suivantes :

- Longueur de la ligne : 15 km de Créteil – Place de l'Abbaye à Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER A
- Traversée de 7 communes: Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne dans le Département du Val-de-Marne, Noisy-le-Grand dans le département de Seine-Saint-Denis.
- 25 stations
- Temps parcours estimé à env. 50 min pour le trajet complet
- Fréquence de 5 min. en heure de pointe, 8 min en heure creuse
- Amplitude horaire : 5h00 à 00h30 en semaine
- Maillage avec les RER A et E, le métro 8 et le TVM, à terme avec la ligne rouge du Grand Paris Express
- Env. 23 000 voyageurs/jour attendus en 2017
- Matériel : bus standards

Le projet est estimé à 67,85 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011 (hors matériel roulant) Le coût du matériel roulant est estimé à 6,7M d'€.

A titre indicatif, la mise en service est prévue fin 2020.

#### **0.5 Rappel des financements mis en place**

Au titre du projet Est-TVM, le Conseil général du Val-de-Marne a bénéficié d'une première affectation régionale sur ce projet en 2007, d'un montant de 150 000 € soit 50% du montant des études de schéma de principe évalué à 300 000 € HT.

En 2010, le Département a bénéficié d'une subvention régionale complémentaire pour la réalisation du schéma de principe et pour la constitution du dossier d'enquête publique. Le total de ces étapes correspondant à un montant prévisionnel des dépenses était fixé à hauteur de 2 206 301€ HT réparti comme suit :

- 70% Région Île-de-France



- 30% Conseil général du Val-de-Marne

A la suite de l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Département 2007-2013, le montant inscrit pour l'opération sur cette période s'élève à 20 M€ HT, avec la clé de financement suivante :

- 70% Région Île-de-France
- 30% Conseil général du Val-de-Marne

En 2013, la Région a voté l'attribution d'une nouvelle subvention pour la réalisation des études d'avant-projet, d'études complémentaires, de prestation d'AMO et des acquisitions foncières pour un montant prévisionnel des dépenses de 2 100 000 € HT réparti comme suit :

70% Région Ile-de-France : 1 470 000 € HT

30% Département du Val-de-Marne : 630 000 € HT

## 1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement pour le projet Est-TVM :
  - du dépassement du coût initial de la réalisation du dossier d'AVP,
  - des compléments d'études nécessaires à la constitution du dossier d'AVP,
  - des études du PRO,
  - de la prestation d'assistance à la MOA
  - des acquisitions foncières
  - de la mission d'expertise du STIF sur ce projet
- 
- de préciser le contenu des compléments d'études nécessaires à la constitution du dossier d'Avant-Projet;
- de préciser les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

« projet Est-TVM, compléments AVP, PRO et AF »

### 1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Les études amont et la concertation préalable ont mis en évidence l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison majoritairement en site propre entre Créteil et Noisy-le-Grand.

Le schéma de principe et le dossier de DUP ont permis de préciser l'insertion du site propre sur les voiries traversées et d'élaborer un état initial de l'environnement pour identifier, dans le fuseau d'étude, les principaux enjeux et contraintes environnementales. Dans les cas où les secteurs à forts enjeux environnementaux n'ont pu être évités, le projet prévoit d'en réduire et/ou compenser les effets négatifs par la préconisation de mesures dites « compensatoires ».

L'arrêté inter préfectoral de déclaration d'utilité publique du projet Est TVM a emporté mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Créteil

L'avant-projet a permis d'affiner le coût d'objectif de l'opération, estimé à 67,85 M€ HT valeur janvier 2011.

La liste des études disponibles à prendre en compte dans l'élaboration de l'AVP est indiquée en annexe 2.

## **1.2 Définitions et contenu des études et acquisitions**

Le programme porte sur :

Les compléments d'études pour le dossier d'AVP

- la constitution du dossier PRO
- le contenu des études complémentaires liées au PRO
- les frais de maîtrise d'ouvrage, dont une mission AMO pour l'élaboration du PRO,
- les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet

### **1.2.1 Les compléments d'études pour le dossier d'Avant-Projet (AVP)**

Ces prestations portent sur :

- des reprises sur les dossiers déjà réalisés, au vu des nouvelles données émergeant durant le projet,
- étude géotechnique,
- étude d'assainissement,
- relevé et recollement des réseaux,
- comptage trafic et simulation de trafic,
- étude stationnement,
- levés topographiques,
- Etude SNCF « Identification des travaux induits » ;
- Etude des variantes liées à la concertation avec les Villes.

### **1.2.2 Le dossier PRO**

Conformément à la loi LOTI et à la loi MOP, les études PRO doivent permettre de :

- Préciser la solution d'ensemble au niveau de chacun des ouvrages d'infrastructure qu'elle implique : les caractéristiques et dimensions des différents ouvrages, leurs implantations topographiques ; coordonner les informations et contraintes nécessaires à l'organisation spatiale et l'usage des ouvrages ; vérifier, au moyen de notes de calculs appropriées, de la stabilité et la résistance des ouvrages dans les conditions d'exploitation ; préciser les dispositions générales et les spécifications techniques des équipements répondant aux besoins de l'exploitation ;
- Confirmer les choix techniques, architecturaux et paysagers, et préciser la nature et la qualité des matériaux et équipements et les conditions de leur mise en œuvre ;

- Etablir un coût prévisionnel des travaux décomposés en éléments techniquement homogènes afin de permettre au maitre d'ouvrage d'arrêter le coût prévisionnel, ainsi que celui de chaque tranche de réalisation, d'évaluer les coûts d'exploitation et de maintenance ;
- Permettre au maitre de l'ouvrage de fixer l'échéancier d'exécution et d'arrêter, s'il y a lieu, le partage en lots

### 1.2.3 Les prestations complémentaires pour l'élaboration du PRO

Ces prestations comprendront :

- carottages amiantes ;
- étude de circulations ;
- incidences et coordination du projet Est TVM avec le projet du Grand Paris Express ;
- levés topographiques.

### 1.2.4 Acquisitions foncières

La réalisation du projet nécessite la mise à disposition d'emprises permettant l'implantation du site propre, des trottoirs et pistes cyclables.

La réalisation du projet pourra nécessiter localement un déplacement des voies publiques longées par le tracé. Les acquisitions foncières réalisées dans le cadre du projet pour permettre ce déplacement seront restituées aux propriétaires des voies publiques concernées.

Aucune acquisition foncière n'est prévue sur le territoire de la Seine Saint Denis.

Le schéma de principe a évalué les acquisitions foncières à 2,7 M€. Ce montant a été réévalué à 3 900 000€ HT. Ce coût est réparti sur la convention passée en 2013 pour un montant de 1 100 000 € HT et sur la présente convention pour un montant de 2 120 500€ HT.

### 1.2.5 Le contenu des dossiers

Les documents remis sous format électronique comprendront les rapports d'études complémentaires et le dossier d'AVP, ainsi que l'intégralité des études nécessaires à la réalisation du dossier PRO.

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

L'ensemble des documents sera remis par le Département aux Parties signataires de la présente convention en un exemplaire papier et un exemplaire sous format CD-Rom.

Par ailleurs, un suivi régulier de l'avancement des acquisitions / convention d'occupation du foncier sera établi par la maîtrise d'ouvrage et transmis aux signataires de la convention avant chaque comité de suivi. 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 éventuellement non utilisés et les possibilités de transfert ou de revente qui pourraient en résulter.

### 1.2.6 Expertise STIF

Dans le cadre de ses attributions, en tant qu'autorité organisatrice, le STIF réalise des expertises, notamment à travers des études qu'il mène en interne ou des contrats de

prestations qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études d'Avant-Projet.

Les expertises réalisées par le STIF pourront concerner :

- le coût et le planning des travaux ;
- l'optimisation du coût de l'exploitation et de la maintenance ;
- des études techniques.

### **1.3 Calendrier de réalisation du PRO et des acquisitions foncières**

#### ▪ PRO

Le délai indicatif de réalisation des études est fixé à 18 mois, à partir de la validation de l'AVP. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs.

#### ▪ Acquisitions foncières

La présente convention vise à financer les acquisitions foncières nécessaires au projet qui pourront être réalisées par le CG94 pendant la durée de ladite convention.

## **2 Rôle et engagements des parties**

### **2.1 L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues à l'article R.1241-30 du Code des Transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

### **2.2 La maîtrise d'ouvrage des études**

#### **2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

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

Conformément à l'article L1241-4 du Code des Transports, le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

Les prestations objet de la présente convention – hormis la mission d'expertise du STIF sont placées sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne, désigné maître d'ouvrage de l'opération par le Conseil du STIF conformément à la délibération n° 2013/ du conseil du STIF au.....

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF prévoit une mission d'expertise sur l'exploitabilité et la maintenabilité des infrastructures.

## 2.2.2 Coordination des maîtres d'ouvrage du projet et des projets connexes :

Le Département devra réaliser ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au projet Est-TVM tels que l'aménagement des gares et pôles d'échanges du Grand Paris Express, les projets urbains des secteurs traversés.

Cette coordination devra permettre la bonne articulation des projets et la bonne organisation des travaux. Le cas échéant, celle-ci devra se traduire par la conclusion de conventions spécifiques avec les MOA, non parties à la présente convention.

## 2.3 La maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'issue des études AVP

Etant donné que le projet s'étend également sur des voies départementales de Seine Saint Denis et qu'il impacte directement des voiries communales, une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage, jusqu'au terme de l'opération, est établie entre le Département du Val-de-Marne, le Département de la Seine Saint Denis et les villes concernées.

Cette convention est élaborée par le Département du Val-de-Marne pendant le temps de réalisation des études d'AVP, afin d'aboutir à sa signature par l'ensemble des collectivités dans la même temporalité que les études d'AVP.

## 2.4 Les financeurs

### 2.4.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile-de-France (70%),
- Le Département du Val-de-Marne (30%).

### 2.4.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visé à l'article 2.2, des études en vue de la finalisation du dossier d'avant-projet (décrits à l'article 1 de la présente convention), du dossier PRO et des acquisitions foncières, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

## 3 Modalités de financement et de paiement

### 3.1 Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 6 724 500 € HT en euros courants, **non actualisable et non révisable.**

**(valeur de référence 2014 – année de signature de la présente convention).**

### 3.2 Coûts détaillés

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	Département
AVP	801 399 €HT

Études complémentaires liées à AVP et prestations d'assistance à la MOA	962 601 €HT
PRO	1 648 700 €HT
Prestations d'assistance à la MOA	841 300 €HT
Etudes complémentaires	150 000 €HT
Acquisitions foncières	2 120 500
SOUS-TOTAL MOA CG94 en € courants	6 524 500 € HT

<b>Postes de prestations</b>	<b>STIF</b>
Expertise STIF	200 000 € HT
SOUS-TOTAL STIF en € courants	200 000 € HT

Les dépenses foncières ne sont pas soumises à la TVA.

### 3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

<b>Opération Est-TVM</b>			
<b>(Euros courants HT) Montant et %</b>			
Bénéficiaires	Département	Région	Total
Département	1 957 350 30 %	4 567 150 70 %	6 524 500 100%
STIF	60 000 30 %	140 000 70 %	200 000 100 %

### 3.4 Modalités de versement des crédits de paiement

#### 3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le Département du Val-de-Marne et le STIF.

Pour les études, les expertises et les acquisitions objets de la présente convention, le Département du Val-de-Marne et le STIF transmettront aux financeurs une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le bénéficiaire indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour la Région, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au Département du Val-de-Marne et au STIF est plafonné à 80% avant le versement du solde.

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du Département du Val-de-Marne et du STIF. Cet échéancier est évolutif et sera fourni par le Département et le STIF, chacun pour son périmètre, à la Région Île de France au moins une fois par an.

### 3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études et des acquisitions foncières couvertes par la présente convention, le Département du Val-de-Marne et le STIF présentent leur relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées.

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

### 3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le Département du Val-de-Marne et le STIF doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires des financeurs, à compter de la date de réception par la Région d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

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

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

### 3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

Paierie Départementale du Val-de-Marne			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
<b>30001</b>	<b>00907</b>	<b>D9400000000</b>	<b>49</b>

STIF, sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS			
Code Banque	Code guichet	Compte	clé
<b>10071</b>	<b>75000</b>	<b>00001005079</b>	<b>72</b>

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général
<b>Département</b>	<b>Europarc, Immeuble Le Corbusier, 1, rue Le Corbusier, 94 000 Créteil</b>	<b>Service de la Programmation Financière, Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements.</b>
<b>STIF</b>	<b>39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS</b>	<b>Direction des projets d'investissement</b>



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

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

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

A compter de la date de demande de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

### **3.6 Comptabilité du Département du Val-de-Marne et du STIF**

Le Département du Val-de-Marne et le STIF s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

Le Département du Val-de-Marne et le STIF s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **4 Modalités de contrôle par les financeurs**

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

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

## **5 Gestion des écarts**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Le Département du Val-de-Marne et le STIF doivent obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou bien si les co-financeurs et les bénéficiaires de la subvention n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

## **6 Dispositions générales**

### **6.1 Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception de l'annexe 1 et des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **6.2 Règlement des litiges**

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

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

### **6.3 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

### **6.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1-2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au Département et au STIF selon les modalités de l'article 3.4.2.

et au plus tard le 31/12/2017

### **6.5 Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

## **7 Organisation et suivi de la présente convention**

Les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle de la maîtrise d'ouvrage départementale. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention.

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

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

### **7.1 Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, et si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

## **7.2 Comité des financeurs**

Il est constitué un comité des financeurs comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

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

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoin sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

## **7.3 Commission de suivi**

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

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives au projet Est-TVM.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

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

#### **7.4 Information hors comité et commission de suivi**

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

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

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

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

### **8 Propriété, communication et diffusion des études**

#### **8.1 Diffusion des études**

Les études seront communiquées aux parties qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage respectifs.

#### **8.2 Communication des financeurs**

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

#### **8.3 Mise à disposition de la Région des informations cartographiques**

Le Département remettra à la Région, en début d'étude puis lors de toute modification d'itinéraire, le tracé pressenti du projet Est-TVM dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

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

Signée en trois exemplaires, par toutes les parties et notifiée le / / 2015

<p>Le Président du conseil régional d'Île-de-France <i>Date et signature</i></p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Le Président du conseil général du Val-de-Marne <i>Date et signature</i></p> <p>Christian FAVIER</p>
	<p>La directrice générale du Syndicat des transports d'Île de France <i>Date et signature</i></p> <p>Sophie MOUGARD</p>

**9 ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

Annexe 2 : Liste des études antérieures

Annexe 3 : Contenu type des études

**ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond****ANNEXE 1.1 : Echancier prévisionnel des dépenses (HT)**

MOA	Année			Total
	2014	2015	2016	
Département	<b>750 000</b>	<b>4 225 300</b>	<b>1 549 200</b>	<b>6 524 500</b>
STIF	<b>0</b>	<b>110 000</b>	<b>90 000</b>	<b>200 000</b>

**ANNEXE 1.2 : Echancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds**

MOA Département	Année			Total
	2014	2015	2016	
Région Ile-de-France	<b>0</b>	<b>2 625 000</b>	<b>1 942 150</b>	<b>4 567 150</b>

STIF	Année			Total
	2014	2015	2016	
Région Ile-de-France	<b>0</b>	<b>77 000</b>	<b>63 000</b>	<b>140 000</b>
Département du Val-de-Marne	<b>0</b>	<b>33 000</b>	<b>27 000</b>	<b>60 000</b>
Total	<b>0</b>	<b>110 000</b>	<b>90 000</b>	<b>200 000</b>

2015 : solde de 20% en vertu de l'article 3.4.1 de la présente convention.



**ANNEXE 2 : Liste des études antérieures  
(Article 1.1 de la convention)**

- Etudes amont
  - Bilan de la concertation préalable
  - Etudes préliminaires
  - Schéma de principe
  - Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ;
  - Enquête parcellaire
- Dossier Loi sur l'eau  
Etude SNCF « Identification des travaux induits »

**ANNEXE 3 :**  
**CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS**  
**SOMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE**

**Objectif**

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

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

**- Articulation avec la loi MOP**

Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité. L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

**Adaptation**

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

**Contenu**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. historique :**
  - a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
- II. diagnostics Transport des Territoires concernés**
  - a. Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
  - a. Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*

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

#### **IV. description du Projet**

- a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*
- b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*
- c. *Définition :*
  - i. *fonctionnelle des installations,*
  - ii. *périmètre du projet,*
  - iii. *consistance des dessertes envisagées,*
  - iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
  - v. *dimensionnement justifié des installations,*
- d. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*
  - i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
  - ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
- e. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*
- f. *Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*
- g. *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*

#### **V. impacts du projet**

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

#### **VI. management et calendrier du Projet**

- a. *Organisation :*
  - i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*
  - ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*
  - iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*
- b. *Planification :*
  - i. *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*
  - ii. *état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,*
  - iii. *plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure /ouvrages d'art,*

*stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).*

## **VII. économie du Projet**

### *a. Coûts de réalisation :*

#### *i. présentation synthétique des coûts :*

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,*
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique,...)*

#### *ii. présentation détaillée des coûts :*

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...*
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,*

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

### *b. Gestion des risques*

#### *i. coûts : Schéma Directeur Qualité*

### *c. Coûts d'exploitation :*

- i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,*
- ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),*

## **VIII. financement :**

### *a. plan de financement global et annualisé,*

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

## **IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**

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

## **X. annexes graphiques**

## **XI. annexes de constitution du dossier :**

### *a. Décision de lancement de l'AVP,*

### *b. Avis du commissaire enquêteur,*

### *c. Déclaration de projet,*

### *d. DUP le cas échéant,*

**XII. annexes complémentaires au dossier :**

- a. *Projet de Convention de Financement,*
- b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

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

**ANNEXE 3 :**  
**CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS**  
**SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

**Objectif**

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

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF, le PDU Ile-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par le STIF. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

**- Articulation avec la loi MOP**

Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité. L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

**Adaptation**

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

**Contenu**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. historique :**
  - a. *rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
- II. diagnostics Transport des Territoires concernés**
  - a. *Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*
- III. objectifs du Projet / Programme**
  - a. *Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*
  - b. *Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*
  - c. *Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*
- IV. description du Projet**
  - a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*
  - b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*
  - c. *Définition :*
    - i. *fonctionnelle des installations,*
    - ii. *périmètre du projet,*
    - iii. *consistance des dessertes envisagées,*
    - iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
    - v. *dimensionnement justifié des installations,*
  - d. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

- i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
- ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
- e. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,
- f. Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,
- g. Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,

#### V. impacts du projet

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

#### VI. management et calendrier du Projet

##### a. Organisation :

- i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...
- ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
- iii. méthodes : Schéma Directeur Qualité,

##### b. Planification :

- i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,
- ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
- iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure /ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

#### VII. économie du Projet

##### a. Coûts de réalisation :

##### i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique, ...)

##### ii. présentation détaillée des coûts :

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,

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

##### b. Gestion des risques

##### i. coûts : Schéma Directeur Qualité

- c. *Coûts d'exploitation :*
    - i. *bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,*
    - ii. *éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),*
- VIII. financement :**
  - a. *plan de financement global et annualisé,*
  - b. *pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,*
- IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**
  - a. *Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu*
- X. annexes graphiques**
- XI. annexes de constitution du dossier :**
  - a. *Décision de lancement de l'AVP,*
  - b. *Avis du commissaire enquêteur,*
  - c. *Déclaration de projet,*
  - d. *DUP le cas échéant,*
- XII. annexes complémentaires au dossier :**
  - a. *Projet de Convention de Financement,*
  - b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

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



**Délibération n°2015/532  
Séance du 07 octobre 2015**

**PROLONGEMENT DU T3 A L'OUEST**

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES**

**MODALITES DE LA CONCERTATION**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'Urbanisme ;
- VU** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'ouvrage, dite loi MOP ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017, signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/053 du Conseil du STIF relative à la convention de financement des études DOCP, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du projet de prolongement du T3 à la Porte Maillot ;
- VU** le rapport n°2015/532 ;
- VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du T3 à l'Ouest.

Les objectifs de ce projet de transport sont les suivants :

- **Améliorer la desserte locale dans le secteur nord-ouest de Paris ;**
- **Améliorer le maillage du réseau de transports collectifs ;**
- **Augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements ;**
- **Renforcer les liaisons avec les communes limitrophes.**

**ARTICLE 2 :** d'approuver l'organisation d'une concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées (ces modalités peuvent être modifiées par la commission nationale du débat public éventuellement saisie), d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

Cette concertation préalable sera organisée par la Ville de Paris avec l'appui du STIF.

Les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées (ces modalités peuvent être modifiées par la commission nationale du débat public éventuellement saisie), d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :


- **une information préalable** sur l'objet et les modalités de déroulement de cette concertation ;
- **des documents d'information sur le projet et sur les modalités de concertation (plaquette, dépliant)**, diffusés notamment dans les arrondissements et les quartiers concernés par le projet sur la commune de Paris ainsi que sur les lignes du réseau de transport en commun du secteur (PC1, PC3, T3) et également mis à disposition sur les lieux d'exposition et lors des réunions publiques ;
- **un espace internet** dédié au projet, espace d'information permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations et de suggestions du public ;
- **Une exposition d'information générale** sur le projet, a minima dans deux lieux différents et d'une durée d'a minima deux semaines ;
- **deux réunions publiques a minima** : une dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement de Paris ; une dans le 17<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

**ARTICLE 3 :** d'inviter la Ville de Paris à poursuivre les études d'insertion urbaine en coordination avec celles de système de transport réalisées par le STIF, et à établir un dossier de schéma de principe pour le prolongement du T3 à l'Ouest pour approbation par le Conseil du STIF ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON  


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/547  
Séance du 07 octobre 2015**

**EXTENSION DU TRAMWAY T3  
DE LA PORTE D'IVRY A LA PORTE DE LA CHAPELLE  
AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT**

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

- VU** le code des transports et notamment, les articles L. 1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16 et R. 1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** la délibération n°2009/120 du Conseil du STIF relative à l'avant projet et à la convention de financement de réalisation du prolongement du T3 à la porte de la Chapelle ;
- VU** le rapport n°2015/547 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant à la convention de financement ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant ;

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

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

  
Jean-Paul HUCHON

Juillet  
2015

## « Extension du tramway T3 Porte d'Ivry – Porte de la Chapelle »

Avenant n°1 à la 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

 **îledeFrance**

**MAIRIE DE PARIS** 



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

Avenant à la Convention de financement de 2009  
entre le Conseil régional d'Ile-de-France,  
la Ville de Paris, la RATP et le STIF  
relatif à la réalisation de l'opération  
« Extension Tramway T3 Porte d'Ivry – Porte de la Chapelle »  
\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*\*\_\*

Entre,

En premier lieu,

**La Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par délibération n° CR \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_,

**La Ville de Paris**, représentée par la maire de Paris, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil de Paris en date des \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par les financeurs ;

En deuxième lieu,

**La Ville de Paris**, représentée par la maire de Paris dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil de Paris en date des \_\_\_\_\_,

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 41, rue de Châteaudun - 75009 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_,

**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 12<sup>e</sup>, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage ;

En troisième lieu,

**Le Syndicat des Transports d'Île-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_,

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

**Visas**

**Vu** l'avant-projet de l'opération « Extension du T3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle » approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009,

**Vu** la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 16 avril 2009 par le Président Directeur Général de la RATP, le maire de Paris et la directrice générale du STIF,

**Vu** la 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 « EXTENSION DU TRAMWAY T3 PORTE D'IVRY - PORTE DE LA CHAPELLE », signée par le président du Conseil Régional d'Île de France, le Président Directeur Général de la RATP, Le Maire de Paris et la Directrice Générale du STIF,

**Vu** le rapport définitif d'audit de l'opération « EXTENSION DU TRAMWAY T3 PORTE D'IVRY - PORTE DE LA CHAPELLE », élaboré par le cabinet Deloitte, titulaire du marché n°1200339 portant sur la réalisation d'audits financiers d'opérations de transports,

## PREAMBULE

Le projet « EXTENSION DU TRAMWAY T3 PORTE D'IVRY - PORTE DE LA CHAPELLE » a été approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009. Il constitue le prolongement d'un premier tronçon du tramway T3, sur les boulevards des Maréchaux sud entre le Pont du Garigliano (15<sup>e</sup>) et la porte d'Ivry (13<sup>e</sup>), mis en service en décembre 2006. Ce premier tronçon de 7,9 km traverse 3 arrondissements (15<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>) et accueille 137 000 voyageurs chaque jour.

L'extension du T3 vers l'est, de la Porte d'Ivry (13<sup>e</sup>) jusqu'à Porte de la Chapelle (18<sup>e</sup>), s'inscrit dans la continuité du premier tronçon : choix du matériel, exploitation, vitesse, sécurité. Ce projet a pour objectif d'améliorer le maillage de la desserte de la région afin de rendre plus efficace le réseau de transports publics francilien. Il s'inscrit dans une démarche globale en matière de transport et de requalification urbaine. Située en général sur les boulevards des Maréchaux, au plus près des activités de la couronne et des communes limitrophes de Paris, l'extension porte sur une longueur de 14,5 km et totalise 26 stations. Sa mise en service est effective depuis le 15 décembre 2012.

### ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de préciser les modalités d'ajustement, entre la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, du montant des subventions au système de transport, compte tenu des économies réalisées par les maîtres d'ouvrage dans leurs périmètres respectifs.

Le présent avenant fixe notamment une estimation à terminaison établie à partir de l'audit financier de l'opération réalisé par le cabinet Deloitte missionné par la Région Ile-de-France.

### ARTICLE 2 – SITUATION FINANCIERE DE L'OPERATION

#### **Article 2.1- Financement initial de l'opération**

L'opération est mise en œuvre par trois maîtres d'ouvrage : la Ville de Paris, la RATP et le STIF. Ils sont responsables, chacun sur leur périmètre d'action, du respect des délais fixés, du coût d'objectif fixé et du suivi et de l'échelonnement des dépenses.

Les périmètres de responsabilité de chaque maître d'ouvrage se définissent comme suit :

Ville de Paris	RATP	STIF
Aménagements de voirie	Système de transport sur tout le tracé	Etudes nécessaires au projet
Ouvrages d'art et travaux préparatoires à la réalisation du site de maintenance et de remisage (SMR)	Système de transport du SMR	Acquisitions foncières
Restitution des équipements sportifs détruits par l'installation du SMR		

La Ville de Paris intervient en tant que maître d'ouvrage coordinateur.



Le coût d'objectif de l'opération, validé par les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs dans la convention de financement signée le 16 avril 2009, a été fixé à 800,9 M€ HT (hors matériel roulant) aux conditions économiques de janvier 2008 (CE 01/2008).

Le budget total est ventilé en deux grands ensembles :

- la réalisation du système de transport pour un montant de 652 M€ (CE 01/2008) ;
- l'aménagement qualitatif de l'espace urbain pour un montant de 148,9 M€ (CE 01/2008).

En vertu de la convention, le financement de l'opération se partage entre la Ville de Paris et la Région Ile-de-France. Cette dernière n'intervenant pas sur les aménagements qualitatifs, seule la partie système de transport fait l'objet du présent avenant.

La convention de financement du 16 avril 2009 prévoyait pour ce projet un coût d'objectif de 622,2 M€ en euros constants (CE 01/2008) pour la partie système de transports hors études.

Les sommes engagées au stade de l'avant-projet, antérieurement à la signature de la convention de financement de 2009, dans le cadre de la réalisation d'expertises en vue de l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique ont été inclus dans la comptabilité des maîtres d'ouvrage.

En y incluant ces études d'avant-projet, le coût d'objectif du système de transport est porté à 653,7 M€ et non pas 652 M€ tel que le stipulait pour rappel la convention.

Le présent avenant modifie sur ce point la convention de 2009 et retient 653,7 M€ comme montant de référence du coût d'objectif, dont le financement global est réparti de la façon suivante :

M€ HT CE 01/2008	Ville de Paris	%	Région Ile-de-France	%	Total
<b>Système de transport</b>					
Ville de Paris	333,7	53,63%	0,0	0,00%	<b>333,7</b>
RATP	78,8	12,66%	209,2	33,62%	<b>288,0</b>
STIF	0,5	0,08%	0,0	0,00%	<b>0,5</b>
<b>Total HT (A)</b>	<b>413,0</b>	<b>66,38%</b>	<b>209,2</b>	<b>33,62%</b>	<b>622,2</b>
<b>Etudes financées avant la convention de 2009</b>					
Ville de Paris	10,65	33,81%	6,35	20,16%	<b>17,0</b>
RATP	11	34,92%	3,0	9,52%	<b>14,0</b>
STIF	0,25	0,79%	0,25	0,79%	<b>0,5</b>
<b>Total HT (B)</b>	<b>21,90</b>	<b>69,52%</b>	<b>9,60</b>	<b>30,48%</b>	<b>31,5</b>
<b>Grand Total 1 (A+B)</b>	<b>434,90</b>	<b>66,53%</b>	<b>218,80</b>	<b>33,47%</b>	<b>653,7</b>

## Article 2.2- Estimation à terminaison

L'estimation à terminaison (EAT) du coût de l'opération en euros courants, basée sur les conclusions de la mission d'audit, s'élève à 618,78 M€ répartis de la manière suivante :

- 371,69 M€ pour la Ville de Paris ;
- 246,47 M€ pour la RATP.

Le projet est globalement en économie, notamment sur la partie système de transport objet de la convention de financement du 16 avril 2009, et plus particulièrement sur le périmètre RATP.

### **ARTICLE 3 – REPARTITION DES ECONOMIES**

Le présent avenant acte le principe d'une répartition des économies constatées entre les financeurs en proportion des clés globales de financement du projet, telles que déduites de la convention de financement de 2009.

- La Région finance le projet à hauteur de 33,47% ;
- La Ville de Paris finance le projet à hauteur de 66,53%.

Au regard des EAT et des financements réels constatés pour chacun des périmètres de maîtrise d'ouvrage, et afin de respecter les clés de financement globales, le montant à rééquilibrer globalement en faveur de la Ville de Paris s'élève ainsi à 21,497 M€ conformément au tableau suivant :

Euros courants - Coût total révisé (d'après EAT de la mission d'audit)		RIF	Ville de Paris	Total
Clé de répartition prévue CoFi		<b>33,47%</b>	<b>66,53%</b>	100,00%
Bénéficiaire	RATP	200,62	45,85	246,47
	Ville de Paris	6,35	365,34	371,69
	STIF	0,15	0,48	0,63
	Total	207,11	411,67	618,78

Euros courants - Financement constaté		RIF	Ville de Paris	Total
Bénéficiaire	RATP	179,12	61,96	241,08
	Ville de Paris	6,35	365,34	371,69
	STIF	0,15	0,48	0,63
	Total	185,62	427,78	613,40
Clé de répartition constatée		<b>30,26%</b>	<b>69,74%</b>	100,00%

Ecart de financement (Euro courants)	-21,497	16,114	-5,384
--------------------------------------	---------	--------	--------

Pour mettre en œuvre ce rééquilibrage, il est convenu que la Région Ile-de-France s'engage à reverser à la Ville de Paris 16,114 M€ courants.

Parallèlement, la Région versera 5,384 M€ à la RATP en lieu et place de la Ville de Paris, sur la base de l'engagement disponible résultant de l'autorisation de programme affectée par délibération CR 33-09 en respect des dispositions du règlement budgétaire et financier régional.

Ce montage vaut solde de tout compte, les paiements correspondants viendront clôturer comptablement et définitivement l'opération de prolongement du T3 à Porte de la Chapelle.

### **ARTICLE 4 – MODALITES DE VERSEMENT A LA VILLE DE PARIS**

Le mandat sera effectué sur la base du rapport définitif d'audit, pièce justificative du paiement qui interviendra en une seule fois dès signature du présent avenant par l'ensemble des parties.

**ARTICLE 5 – CADUCITE DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME**

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compte de la date de délibération d'attribution du montant à valoir, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale la demande de paiement, l'autorisation de programme devient caduque et elle est annulée.

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

**ARTICLE 6 – DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la convention du 16 avril 2009, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

**ARTICLE 7 – DATE D'EFFET ET DUREE DE L'AVENANT**

L'avenant prend effet à la date de sa notification par la Région Ile-de-France à l'ensemble des signataires et prend fin selon les modalités prévues à l'article 20 de la convention.

Fait en quatre exemplaires originaux et notifié le / / :

<p>Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON</p>	<p>La Maire de la Ville de Paris Anne HIDALGO</p>
<p>La Présidente Directrice Générale de la RATP Elisabeth BORNE</p>	<p>La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD</p>

**Annexe Organigramme nominatif**

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

**Maîtrise d'ouvrage Ville de Paris**

Maître d'ouvrage : M. Anne HIDALGO, Maire de Paris  
Représentant du maître d'ouvrage : M. Secrétaire Général  
Chef de Projet : M. François Wouts, Chef de la mission tramway

**Maîtrise d'ouvrage RATP**

Maître d'ouvrage : M., Président Directeur Général  
Représentant du maître d'ouvrage : M., Responsable de la maîtrise d'ouvrage Tramways  
Chef de Projet : M., Chef de projet

**Maîtrise d'ouvrage STIF**

Maître d'ouvrage : Mme Sophie Mougard, Directrice Générale  
Représentant du maître d'ouvrage : M. Jean-Louis Perrin, Directeur des investissements  
Chef de Projet : M. Jean-Yves Pignal

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/533**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**TRAMWAY T7 ATHIS-MONS – JUVISY-SUR-ORGE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE PROJET (PRO),  
D'ASSISTANCE AUX CONTRATS DE TRAVAUX (ACT),  
ACQUISITIONS FONCIERES COMPLEMENTAIRES  
ET 1ers TRAVAUX**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L1, L.110-1 et suivants et R.121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le contrat de projets Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la décision n°2012/0207 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 11 juillet 2012, approuvant le schéma de principe relatif au prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;
- VU** la décision n°2012/0288 du Conseil d'administration du STIF, prise dans sa séance du 10 octobre 2012, approuvant le dossier préalable à l'enquête d'utilité publique relatif au prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/630 du 27 novembre 2013 déclarant d'utilité publique le projet de prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge ;
- VU** la délibération n°2015/051 du Conseil d'administration du STIF, du 11 février 2015, approuvant le dossier d'avant-projet (AVP) relatif au prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge ;
- VU** le rapport n°2015/533 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

### DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver le plan de financement global relatif à la réalisation du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge pour un montant de 223,5 M€ HT (conditions économiques 07/2011) entre :

- l'Etat à hauteur de 21%,
- la Région Ile-de-France à hauteur de 49%,
- le Bloc local à hauteur de 30%,

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention de financement relative à la réalisation de la phase de Projet (PRO), à la préparation des dossiers de consultation des entreprises (ACT), aux acquisitions foncières complémentaires et aux 1ers travaux pour un montant de 113,33 M€ HT courants, soit 101,34 M€ HT constants (CE 07/2011), entre :

- l'Etat à hauteur de 21%, soit 23,8 M€ HT courants
- la Région Ile-de-France à hauteur de 64%, soit 72,5 M€ HT courants
- le Département de l'Essonne à hauteur de 15%, soit 17,0 M€ courants

Selon la répartition suivante de périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- RATP : 4,12 M€ HT courants
- STIF : 109,21 M€ HT courants

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2015/534  
Séance du 07 octobre 2015**

**TRAMWAY T9 PARIS - ORLY VILLE**

**CONVENTION DE FINANCEMENT  
ÉTUDES PRO, MISSIONS ACT ET 1<sup>ERS</sup> TRAVAUX**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° CR 53-15 du Conseil Régional d'Île-de-France du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 ;
- VU** le contrat de plan Etat Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/266 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015, approuvant le dossier d'avant-projet relatif au projet de tramway Paris-Orly ;
- VU** le rapport n°2015/534 et 535 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver le plan de financement global relatif à la réalisation du tramway T9 entre Paris Porte de Choisy et Orly ville pour un montant de 404 M€ HT (+/- 5%, conditions économiques 01/2013) entre :

- L'État 22,5%
- La Région Île-de-France 52,5%
- Le Département du Val-de-Marne 21%
- La Ville de Paris 3%
- La Communauté d'Agglomération Seine-Amont 1%

**ARTICLE 2 :** d'approuver la convention de financement des études PRO/ACT et des premiers travaux pour un montant de 40,90 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2013) entre :

- L'État à hauteur de 9,20 M€ (22,5%)
- La Région Île-de-France à hauteur de 21,47 M€ (52,5%)
- Le Département du Val-de-Marne à hauteur de 8,59 M€ (21%)
- La Ville de Paris à hauteur de 1,23 M€ (3%)
- La Communauté d'Agglomération Seine-Amont à hauteur de 0,41 M€ (1%)



**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention de financement ;

**ARTICLE 4 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

**ARTICLE 5 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

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



Jean-Paul HUCHON

**Délibération n°2015/535**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**TRAMWAY T9 PARIS - ORLY VILLE**

**CONVENTIONS DE FINANCEMENT**  
**PHASE REA DU PONT RAIL DES VŒUX (SNCF)**  
**PHASE REA DE PREFIGURATION DU T9 (SADEV94)**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n° CR 53-15 du Conseil Régional d'Île-de-France du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 ;
- VU** le contrat de plan Etat Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2015/266 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015, approuvant le dossier d'avant-projet relatif au projet de tramway Paris-Orly ;
- VU** le rapport n°2015/534 et 535 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver la convention de financement des travaux de la création d'un Pont Rail pour l'accès au site des Vœux (Orly) destiné à la maintenance et au remisage du tramway T9 pour un montant de 11 734 703 € HT (aux conditions économiques de janvier 2013) avec SNCF Réseau ;

**ARTICLE 2** : d'approuver la convention de financement des travaux de préfiguration des aménagements du T9 pour un montant de 14 874 016 € HT (aux conditions économiques de janvier 2013) avec la SADEV 94 ;

**ARTICLE 3** : d'autoriser la directrice générale à signer lesdites conventions de financement ;

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

Le président du Conseil  
du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON  


Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/537  
Séance du 07 octobre 2015**

**DESSERTE DU STADE DE LA FEDERATION FRANÇAISE DE RUGBY  
(FFR) A RIS-ORANGIS**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DE  
LA PHASE 2 DES ETUDES PRELIMINAIRES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2015/537 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement relative à la phase 2 étape 1 des études préliminaires relatives à la desserte du futur stade de la Fédération Française de Rugby (FFR) à Ris-Orangis pour un montant de 2,0 M€ courants ;

**ARTICLE 2 :** D'étudier dans les meilleurs délais la bonne articulation du projet de Grand Stade FFR et les éventuelles modifications à apporter au projet TTME. Ces études, qui pourront être menées dans le cadre de l'avancement des études du projet TTME validées à ce même conseil, devront dans tous les cas être achevées d'ici octobre 2016 pour permettre le cas échéant leur prise en compte dans les documents d'urbanisme des collectivités concernées.

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

**ARTICLE 4 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



Desserte du Grand Stade de  
rugby de la Fédération Française  
de Rugby (FFR) de Ris-Orangis-  
Bondoufle

Convention de financement pour  
l'étude des besoins en matière  
d'offre de transport et  
d'évolution des infrastructures  
associées (études de desserte  
Phase 2)

# SOMMAIRE

<b><u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION .....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION .....	8
2.3. CALENDRIER DE RÉALISATION.....	11
<b><u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u></b>	<b><u>11</u></b>
3.1. L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS .....	11
3.2. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES DE LA PHASE 2 .....	12
3.4. LES FINANCEURS.....	14
<b><u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u></b>	<b><u>14</u></b>
4.1. ESTIMATION DU COÛT DES ÉTUDES.....	14
4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DES MAÎTRES D'OUVRAGE .....	14
4.3 PLAN DE FINANCEMENT .....	16
4.4 MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT PAR L'ÉTAT ET LA RÉGION .....	16
4.5. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS.....	21
4.6. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES .....	21
<b><u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b><u>21</u></b>
<b><u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u></b>	<b><u>22</u></b>
<b><u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES .....</u></b>	<b><u>22</u></b>
7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	22
7.2. RÈGLEMENT DES LITIGES .....	22
7.3. RÉSILIATION DE LA CONVENTION .....	22
7.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION .....	23
7.5. MESURES D'ORDRE .....	23
<b><u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</u></b>	<b><u>23</u></b>

8.1. COMITÉ TECHNIQUE DES ÉTUDES .....	24
8.2. COMITÉ DES FINANCEURS .....	24
8.3. COMMISSION DE SUIVI .....	25
8.4. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI .....	25

**ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES ..... 25**

9.1. DIFFUSION DES ÉTUDES.....	25
9.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	26
9.3. CONFIDENTIALITÉ .....	26

Entre,

**En premier lieu,**

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_

Ci-après désignés par les « financeurs »

**En deuxième lieu,**

- Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil Départemental, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_
- La **Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne**, représentée par le Président, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_

Ci-après désignés par les « financeurs » ou par les « maîtres d'ouvrage »,

**En troisième lieu,**

- **SNCF Réseau**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Jean FAUSSURIER**, Directeur Accès au réseau Ile de France, dûment habilité à cet effet.
- **SNCF Mobilités**, 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 La Plaine Saint-Denis (93 210), 2 Place aux Etoiles, représentée par **Alain KRAKOVITCH**, Directeur Général SNCF Transilien dûment habilité à signer la présente convention,
- La **Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France** (DIRIF),

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

**En quatrième lieu,**

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, Établissement Public à caractère administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2006-217 du Conseil du STIF en date 15 mars 2006.

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

## Visas

**Vu** le code des transports,

Vu le code de l'environnement

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

**Vu** la loi n° 2014-872 du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire,

**Vu** le [décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités.](#)

**Vu** le [décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.](#)

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

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

**Vu** le Contrat de Plan 2015-2020 entre État – Région Île-de-France approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

**Vu** la délibération du Conseil Général de l'Essonne n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_,

**Vu** la délibération de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_,

**Vu** la délibération n° CP 14-113 de la commission permanente du 30 janvier 2014 du Conseil Régional relative à la première phase d'étude sur la desserte du futur stade de rugby FFR à Ris Orangis,

**Vu** la délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF du \_\_\_\_\_,



**Il est convenu ce qui suit :**

## **CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION**

En 2010, la Fédération Française de Rugby (FFR) a initié une réflexion en vue de se doter d'un Grand Stade en Ile-de-France à même d'accompagner l'essor du Rugby dans l'hexagone. Ce stade sera dédié en priorité aux matchs du XV de France, mais aura aussi pour vocation à recevoir d'autres manifestations culturelles et sportives.

Une phase de candidature a été organisée entre février et juillet 2012 lors de laquelle le STIF a piloté un groupe de travail spécifiquement dédié à la desserte en transport en commun du stade, en partenariat avec les opérateurs de transport (RFF, la SNCF et la RATP). Il s'agissait d'identifier les impacts et les besoins associés à l'aménagement de cet équipement.

Le site de Ris-Orangis-Bondoufle (Essonne) a finalement été retenu en juillet 2012.

Sa localisation, à proximité de la Francilienne (N104), située le long de l'autoroute A6, rend le site facilement accessible par la route, notamment depuis l'aéroport d'Orly, ce qui lui assure une bonne desserte nationale et internationale.

Le secteur choisi par la FFR est également desservi par les gares d'Orangis – Bois de l'Epine, Grigny centre et d'Evry Courcouronnes situées sur le RER D et de celle de Brétigny-sur-Orge sur le RER C. En complément, et à horizon 2020, le grand stade bénéficiera aussi de l'accès par le Tram-Train reliant Evry aux pôles intermodaux de Massy, en correspondance avec les RER B et C et au réseau à grande vitesse d'une part, et à celui de Versailles-Chantiers d'autre part, en correspondance quant à lui aux lignes N et U du réseau Transilien (depuis la gare Montparnasse). La FFR estime que, dans ce contexte, 60% des spectateurs utiliseraient potentiellement les transports en commun pour venir assister aux manifestations.

Compte tenu des impacts en termes de trafic, sur le réseau routier et sur le réseau de transport en commun (bus et ferré), une étude multimodale a été engagée afin de confirmer les différentes parts modales estimées pour la desserte du site (le stade et les équipements connexes associés), ainsi que les besoins en stationnement.

L'objectif est de définir à terme sur le volet « transport en commun » et sur le volet « desserte routière », les grandes lignes du « plan transport » de desserte du site, en situation nominale et lors des manifestations.

Cette étude se décompose donc en deux phases successives.

La phase 1, dont le financement a été voté en Commissions Permanentes du Conseil Régional du 30 janvier 2014 et du Conseil Départemental du 05 mai 2014, consistait à dresser un diagnostic préalable et global portant sur l'estimation de toutes les parts multimodales (véhicules particuliers et transports en commun) possibles en termes de desserte. Il s'agissait de confirmer, le cas échéant, les données de la FFR. Plus spécifiquement, un état des lieux des réserves de capacité du réseau de transport en commun (bus et réseau ferroviaire) et du réseau viaire a été réalisé. Il permet notamment de juger de la part modale la plus pertinente à développer à terme pour les transports en commun (bus ou fer). A titre de comparaison, et afin d'étayer ce diagnostic, ont été recensés les sites à équipement(s) équivalent(s), avec analyse à l'appui des performances atteintes et des pratiques utilisées.

A l'issue de cette première phase, le STIF a sollicité les financeurs à hauteur de 2,95 M€ pour préparer la seconde phase d'études sur la base des propositions faites par les opérateurs et discutées en juillet 2015 avec l'ensemble des parties prenantes. Cependant, les limitations financières à cette convention demandées par la Région et par l'Etat ont conduit à plafonner l'enveloppe à 2 M€ environ. Cela a eu pour conséquence de dissocier les études de phase 2 en deux étapes :

- Etape 1 : études relatives au RER D et aux réseaux routiers auxquelles s'ajoute une étude d'exploitation relative au TTME /TTVE,
- Etape 2 : études techniques relatives à TTME / TTVE découlant des résultats de l'étude d'exploitation menée en étape 1.

**En conséquence, le délai global de réalisation de l'ensemble des études sera rallongé d'environ 12 mois sous réserve de l'approbation d'une nouvelle convention de financement courant 2016 pour les études de l'étape 2.**

**La présente convention porte sur la première étape des études de phase 2 qui portera sur :**

- L'examen des modalités d'accès, de stationnement, d'acheminement et d'évacuation du site (en TC et par VP) en situation nominale et événementielle,
- Les adaptations à apporter aux réseaux de TC (RER D, volet exploitation du Tram-Train Massy-Evry et son prolongement à Versailles) et aux réseaux routiers (national, départemental, local et stationnement) afin de renforcer l'offre de transport pour combler les déficits de capacité TC identifiés dans les conclusions de la phase 1 en fonction des manifestations prévues (soirées de semaine, week-end) conformément à la demande de l'AOT,
- L'étude du fonctionnement des réseaux de TC en cas de situation perturbée (RER D, Tram-Train Massy Evry et son prolongement à Versailles) et sur les possibilités d'adaptation de l'offre en conséquence,
- L'étude technique niveau études préliminaires des aménagements nécessaires (RER D, navettes de rabattement, réseaux de bus locaux, parcs de stationnement, adaptation du réseau routier national, départemental et local ...),
- La définition d'un programme d'investissement structuré et d'un planning prévisionnel consolidé en cohérence, dans la mesure du possible, avec le projet du stade.

**Au-delà de cette première étape, une seconde étape, qui devra faire l'objet d'une nouvelle convention de financement, devra réaliser les études techniques des aménagements nécessaires sur TTME / TTVE.**

**La convention de financement de cette première étape est jointe en annexe. Les études sont financées à 40% par l'Etat, à 40% par la Région Ile de France, à 15% par le Conseil Départemental de l'Essonne et à 5% par la CAECE (Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne). Leur rendu est prévu pour mi-2017.**

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

La présente convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études préliminaires relatives à la desserte du Grand Stade de rugby FFR dans leur phase 2,
- préciser le contenu des études nécessaires en phase 2,
- définir l'organisation du pilotage de ces études,
- préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet dans sa phase 2,
- définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

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

**« Etudes de desserte du Grand Stade de rugby FFR de Ris-Orangis-Bondoufle – phase 2 »**

**ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT**

**2.1. Le périmètre de la convention**

Les études de la phase 2 sont pilotées par SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le STIF, la DIRIF, le CD 91 et enfin la CAECE.

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit :

<b>Maitre d'ouvrage</b>	<b>Opération</b>	<b>Contenu</b>
<b>RER D</b>		
SNCF Réseau	Etude d'exploitation et d'aménagement des infrastructures - RER D	Etape 1 : étude d'exploitation du RER D et identification des aménagements nécessaires Etape 2 : étude technique des aménagements
SNCF Mobilités	Etude d'exploitation et d'aménagement des infrastructures - RER D	Etude de roulements et de dimensionnement du parc de matériel roulant, installations de garage/maintenance, gestion des circulations perturbées
SNCF Mobilités	Etude DDGT sur les gares	Etude de flux et dimensionnement des installations de la gare de Ris Orangis - Bois de l'Epine Gares de Paris Gare de Lyon, Juvisy, Le Vert de Maisons, Villeneuve St Georges, et Bras de Fer : Analyse des échanges, impacts éventuels sur les installations et conclusion sur les adaptations
SNCF Mobilités	Etude de dimensionnement personnel	Evaluation du nombre de personnel supplémentaire et des coûts d'exploitation pour répondre aux manifestations
<b>TTME / TTVE</b>		
SNCF Mobilités	Etude d'exploitation	- Etude d'exploitation à 12 tram-trains par heure entre Massy et Evry - Identification des aménagements nécessaires
STIF	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation
SNCF Réseau	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation
<b>Réseaux Routier</b>		
CD91	Etude de déplacement flux urbains	Etude des flux générés sur les voies d'accès aux futurs parking
DIRIF	Etude accessibilité	Analyse de l'exploitation en mode événementiel

	routière - réseau national	(bretelles, voies d'accès, A6, N104) Etudes techniques des aménagements
CAECE	Etude stationnement / navettes de rabattement / cheminements piétons	Identification des besoins de stationnement et leur gestion Accessibilité en TC, insertion du TTME et du Tzen 4 Etude de dimensionnement des modes doux Impacts sur les TC existants, opportunité de création de nouveaux services
<b>Coordination</b>		
STIF	Mission de coordination	

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

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration des études),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements,
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention,
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

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

## **2.2. Description des principales études à conduire**

### **Etudes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités**

#### **Etudes sous périmètre gares de la DDGT - SNCF Transilien**

Les études conduites par SNCF Transilien – DDGT visent à analyser les flux en gare et le bon dimensionnement des installations selon les scénarios de desserte envisagés sur le RER D. Les études doivent définir les installations à prévoir si celles-ci sont insuffisamment dimensionnées.

Pour le RER D, le niveau d'étude diffère selon les gares. Pour la gare de Ris Orangis – Bois de l'Epine, une étude détaillée sera réalisée. Un programme technique détaillé des aménagements sera réalisé et des propositions de schémas d'organisations du pôle d'échanges multimodales seront faites. Les scénarios d'aménagements seront étudiés au niveau études préliminaires et une analyse multicritères permettra d'identifier le scénario préférentiel d'aménagement à retenir.

## **Etude de dimensionnement du parc matériel roulant et besoin en voies de remisage/maintenance.**

Sur la base des études d'exploitation du renforcement de la desserte des scénarios A et B définis au cours de la phase 1 de l'étude, il sera regardé l'impact sur le besoin en matériel roulant, sur les roulements de rames et agents de conduite, ainsi que sur les adaptations en voies de garage et de maintenance.

### **Etudes d'exploitation**

Etudes d'exploitation aux horizons TTME et TTVE visant à :

- faire l'inventaire des capacités des infrastructures prévues dans les études en cours (phase PRO pour TTME, phase schéma de principe pour TTVE) ;
- définir en association avec le STIF (section urbaine) et SNCF Réseau (RFN) les aménagements nécessaires pour une desserte à une fréquence de 12 TT/h ;
- évaluer l'incidence du Grand Stade sur la robustesse de l'exploitation du TTME/TTVE.

### **Etudes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau**

#### **Etude d'exploitation et d'aménagement des infrastructures du RER D**

L'étude doit permettre d'analyser techniquement le renforcement de la desserte des scénarios A et B définis au cours de la phase 1 de l'étude.

L'étude peut être décomposée en deux étapes :

- l'étape 1 consiste en une étude d'exploitation afin d'identifier les aménagements nécessaires au renforcement de la desserte du RER D,
- l'étape 2 consiste à étudier techniquement (niveau études préliminaires) les aménagements nécessaires. La robustesse de l'exploitation et l'adaptation des roulements (rames, agents de conduite) sera regardée. In fine, l'étude conduira à l'élaboration du programme d'opération.

SNCF Mobilités participera et sera associé en permanence au suivi et au pilotage de cette étude, en étant responsable des éléments relevant de son périmètre technique : roulements, dimensionnement du parc matériel roulant, besoins en voies de garage et de maintenance.

### **Etudes sous maîtrise d'ouvrage CD91**

#### **Etude des flux routiers au droit du stade et aux abords des futurs parkings**

Les flux routiers seront dimensionnés en mode quotidien et en mode événementiel, suivant les scénarios et les hypothèses de programmation retenus lors des études préliminaires.

### **Etudes sous maîtrise d'ouvrage CAECE**

## **Etude de stationnement**

Ce volet comprend :

- L'évaluation fine des besoins de stationnement selon les différents scénarii issus de la première phase de l'étude d'accessibilité pilotée par le STIF et confiée à SYSTRA,
- L'identification de l'offre disponible et à créer à court et long terme (en lien avec l'origine des spectateurs, la capacité des réseaux routiers etc.) : localisation, nombre de places etc.
- La réflexion sur les modalités de gestion des parkings mobilisés ou créés,
- La définition d'une stratégie chiffrée de stationnement variable dans le temps et dans l'espace,

## **Rabatement tous modes / accessibilité au site**

Il est prévu d'étudier :

- Les modes de rabattement privilégiés par les spectateurs en itération avec la localisation des parcs de stationnement prévus (Cf. ci-dessus),
- L'impact sur les réseaux de bus locaux des flux de spectateurs en rabattement (offre et besoins d'infrastructures de type Gare Routière ou Site Propre),
- La création d'un système de navettes et l'estimation des moyens nécessaires,

## **Cheminements doux**

Seront investigués :

- Le dimensionnement et continuité des cheminements,
- L'opportunité de création d'une offre de service et de stationnement Vélos

Par ailleurs, une provision est réservée pour des études complémentaires relatives à TTME / TTVE (cf. article 4.2.1)

### **2.3. Calendrier de réalisation**

Le délai de réalisation des études de la phase 2 est fixé à 18 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

Le planning prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'autorité organisatrice des transports**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du Code des transports, le STIF en qualité d'autorité organisatrice des transports veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des études de la phase 2**

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

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont :

#### Pour le périmètre ferroviaire :

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations du réseau ferré national.

SNCF Mobilités, assure la maîtrise d'ouvrage des bâtiments et autres équipements dévolus à l'exploitation des services de transport.

#### Pour le périmètre routier :

Le Conseil Départemental de l'Essonne assure la maîtrise d'ouvrage des études des flux routiers au droit du stade et aux abords des futurs parkings.

La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne assure la maîtrise d'ouvrage des études de stationnement, rabattement tous modes depuis les parkings VP et cheminements piétons.

La Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France assure la maîtrise d'ouvrage de l'accessibilité routière sur le réseau national

#### Pour le périmètre urbain tramway :

Le STIF assure la coordination en s'appuyant sur une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dédiée au projet.

### **3.3. Rôle du coordonnateur vis-à-vis des autres maîtres d'ouvrage**

Le STIF est désigné coordonnateur des études.

Le coordonnateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer un suivi régulier ;
- d'agréger les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le coordonnateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération ;
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter

lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 8 de la présente convention).

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au coordonnateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.



### **3.4. Les financeurs**

#### **3.4.1. Identification**

Les financeurs de l'étude sont les suivants :

- L'Etat (40 %),
- La Région Ile-de-France (40 %),
- Le Département de l'Essonne (15 %),
- La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne (5 %).

Le STIF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le CD91, la CAECE et la DIRIF sont les bénéficiaires des financements versés par l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département de l'Essonne et la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne et ci-après désignés par « **les Bénéficiaires** ».

#### **3.4.2. Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage concerné visé à l'article 3.2, des études, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la présente convention.

### **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

#### **4.1. Estimation du coût des études**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **2 M€ HT courants, non actualisables et non révisables**

#### **4.2. Coût global des études à la charge des maîtres d'ouvrage**

##### *4.2.1. **Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire***

Les coûts correspondant aux études prises en charge par chaque maître d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2, sont établis comme suit :

<b>Périmètre MOA</b>	<b>Opérations</b>	<b>Contenu</b>	<b>Montants M€ courants</b>
<b>DESSERTE RER D</b>			
SNCF RESEAU	Etude d'exploitation et aménagement des infrastructures	Etape 1 : Etude d'exploitation du RERD et identification aménagements nécessaires Etape 2 : Etude technique des aménagements	0,4
SNCF MOBILITES	Etude d'exploitation et aménagement des infrastructures	Etude de roulements et dimensionnement du parc matériel roulant, installations de garage/maintenance, gestion des circulations en situations perturbées	0,3

SNCF MOBILITES	Etude DDGT sur les gares	-Etude de flux et dimensionnement des installations de la gare de Ris-Orangis-Bois l'Epine, gares de Paris Lyon, Juvisy, Le Vert-de-Maisons, Villeneuve Saint-Georges et Bras de Fer  -analyse des échanges, impacts éventuels sur les installations et conclusion sur les adaptations.	0,3
SNCF Mobilités	Etude de dimensionnement de personnel	Evaluation du nombre de personnel supplémentaire et des coûts d'exploitation pour répondre aux manifestations	0,05
<b>TTME</b>			
SNCF Mobilités	Etude d'exploitation	- Etude d'exploitation à 12 tram-trains par heure entre Massy et Evry  - Identification des aménagements nécessaires	0,100
STIF	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation	0,06
SNCF Réseau	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation	0,06
<b>RESEAUX ROUTIERS</b>			
CD91	Etude de déplacement flux urbains	Etude des flux générés sur les voies d'accès aux futurs parkings	0,100
DIRIF	Etude d'accessibilité routière sur réseau national	Analyse de l'exploitation en mode événementiel (bretelles, voies d'accès, A6, N104)  Etudes techniques des aménagements	0,300
CAECE	Etude stationnement, rabattement tous modes et cheminements piétons	-Identification des besoins de stationnement et leur gestion  -Accessibilité en TC, insertion du TTME et du TZen 4  -Etude dimensionnement des modes doux  -Impacts sur les TC existants, opportunité de création de nouveaux services	0,250
<b>COORDINATION</b>			
STIF	Mission de coordination		0,08
<b>MONTANT TOTAL</b>			<b>2,00</b>

### **4.3 Plan de financement**

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

	<b>Etudes préliminaires Grand Stade FFR à Ris Orangis (k€ courants)</b>				<b>Total</b>
	<b>Montant k€ HT et %</b>				
	<b>État</b> 40%	<b>Région</b> 40%	<b>CD91</b> 15%	<b>CAECE</b> 5%	
<b>STIF</b>	56	56	21	7	140
<b>SNCF Réseau</b>	184	184	69	23	460
<b>SNCF Mobilités</b>	300	300	112,5	37,5	750
<b>CD91</b>	40	40	15	5	100
<b>CAECE</b>	100	100	37,5	12,5	250
<b>DIRIF</b>	120	120	45	15	300
<b>TOTAL</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>300</b>	<b>100</b>	<b>2 000</b>

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

#### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

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

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

## A-Versement des acomptes

- Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes de chaque bénéficiaire comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le bénéficiaire indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de réalisation et le montant des dépenses comptabilisées,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire ou la personne qu'il aura désignée et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet.

- Pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2., daté et signé par le responsable du projet du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3.;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage dûment habilité pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités
- ou
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité pour le Conseil Départemental de l'Essonne, le STIF et la CAECE.

- Pour le CD91

Pour le Département de l'Essonne, la demande de versement d'acomptes de chaque bénéficiaire comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses considérés, exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 4.2, signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire,
- L'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire concerné ou la personne qu'il aura désignée et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet.

Chaque bénéficiaire s'engage à fournir au Département un état récapitulatif annuel signé des factures comptabilisées.

- Pour la CAECE

Pour la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, la demande de versement d'acomptes de chaque bénéficiaire comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 4.2, signé par le Directeur d'opérations,
- L'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire concerné ou la personne qu'il aura désignée et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet.

#### B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes versés aux bénéficiaires est plafonné à: 95% par la Région

Pour l'Etat, le versement des acomptes est plafonné à 80 % pour le STIF, le CD91 et la CAECE et à 90% pour pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités..

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

Conformément au règlement financier du Département de l'Essonne et de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études projet, acquisitions foncières et travaux ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

#### 4.4.2. **Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal du bénéficiaire concerné ou la personne qu'il aura désigné et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations du bénéficiaire et certifié par le comptable public.

Le versement du solde pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se fera sur présentation des factures acquittées.

#### 4.4.3. **Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 ou 4.4.2 de la présente convention.

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

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

#### 4.4.4. **Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- STIF sur le compte ouvert à la RGF, Paris dont le RIB est le suivant :  
Code banque : 10071  
Code guichet : 75000  
N° compte : 00001005079  
Clé : 72

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

Titulaire du compte	Etablissement/ Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
<b>SNCF RESEAU SUBVENTIONS 92 AVENUE DE FRANCE 75013 PARIS</b>	PARIS OPERA (03620)	30003	03620	00020062145	94
Identification Internationale (IBAN) <b>IBAN FR76 3000 3036 2000 0200 6214 594</b>					
Identification internationale de la Banque (BIC) <b>SOGEFRPP</b>					

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Titulaire du compte	Etablissement/ Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF TRESO INVEST PROXI TN	SIEGE CENTRAL – (2310) SEGPS	<b>30001</b>	<b>00064</b>	<b>00000034753</b>	<b>56</b>
Identification Internationale (IBAN)					
<b>IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356</b>					
Identification internationale de la Banque (BIC)					
<b>BDFEFRPPCCT</b>					

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 <a href="mailto:annabelle.acharrok@iled&lt;br/&gt;efrance.fr">annabelle.acharrok@iled efrance.fr</a>
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 <a href="mailto:Arnaud.zimmerman@stif.&lt;br/&gt;info">Arnaud.zimmerman@stif. info</a>
CD91	Hôtel du Département Boulevard de France 91012 EVRY cedex	Direction des déplacements- MMEGP	01 60 91 96 33 <a href="mailto:dfauvage@cg91.fr">dfauvage@cg91.fr</a>
<b>CAECE</b>	Hôtel d'agglomération Evry Centre Essonne 500 place des Champs Elysées 91054 Evry Centre Essonne	Direction des transports et des déplacements	01 69 91 59 44 franck .chauvin@agglo- evry.fr
<b>SNCF Réseau</b>	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Unité Management	Credit 01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr
<b>SNCF Mobilités</b>	Direction Transilien Département Gestion Finances 34 rue du cdt René Mouchotte 75014 PARIS	Division des Investissements	01 85 56 53 45 catherine.doyonnas@snCF .fr

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### **Au titre du règlement budgétaire de la Région**

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

##### **Au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental de l'Essonne**

Toute opération commencée n'ayant pas donné lieu à paiement depuis trois ans est, à défaut d'une notification contraire de la part du maître d'ouvrage, déclarée terminée et la fraction non versée de la subvention est annulée.

#### **4.6. Comptabilité des Bénéficiaires**

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

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

#### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS**

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

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

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



## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2., les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Les bénéficiaires doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

En cas de désaccord des Financeurs, les Financeurs et les Maîtres d'Ouvrage se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels les études peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

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

## **ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES**

### **7.1. Modification de la convention**

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

### **7.2. Règlement des litiges**

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

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

### **7.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

#### **7.4. Date d'effet et durée de la convention**

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

Elle expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 7.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.1.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2, et au plus tard 24 mois après le rendu des études préliminaires

#### **7.5. Mesures d'ordre**

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

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

### **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

Conformément au Contrat de Plan État-Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2.2 et 4.1 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise

d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc.).

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

### **8.1. Comité technique des études**

Il est constitué un Comité technique des études réalisées au titre de la présente convention. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrage concernés par ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que de besoin, et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines, et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordonnateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

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

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

### **8.2. Comité des financeurs**

Il est constitué un comité des financeurs comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et en tant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois, et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage coordonnateur.

Le Comité des financeurs se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,

- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis aux parties avant envoi officiel.

Le Comité des financeurs se réunit également en tant que de besoin sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

### **8.3. Commission de suivi**

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

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois, et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

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

### **8.4. Information hors Comité et Commission de suivi**

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

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

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

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

## **ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

### **9.1. Diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études seront communiqués aux STIF et aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des Maîtres d'ouvrage.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

## **9.2. Communication des financeurs**

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

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

- l'ordre entre partenaires et financeurs: l'Etat, la Région, Le Département de l'Essonne, la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, la DIRIF,
- en dernier : le logo du STIF.

## **9.3. Confidentialité**

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 9.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par les financeurs.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la présente convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la présente convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la présente convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.



Pour SNCF Mobilités,

Alain KRAKOVITCH  
Directeur Transilien



## **ANNEXES**

- Annexe 1 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

**ANNEXE 1 :**  
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme  
et des dépenses**

---

**1.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA**  
**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF EN M€**

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,056	0	0,056
Région	0,056	0	0,056
CG 91	0,021	0	0,021
CAECE	0,007	0	0,007
<b>Total</b>	<b>0,140</b>	<b>0</b>	<b>0,140</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU EN M€**

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,184		0,184
Région	0,184		0,184
CG 91	0,069		0,069
CAECE	0,023		0,023
<b>Total</b>	<b>0,460</b>		<b>0,460</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF MOBILITES EN M€**

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0.300	0	0.300
Région	0.300	0	0.300
CG 91	0,125	0	0,125
CAECE	0.0375	0	0.0375

<b>Total</b>	<b>0.750</b>	<b>0</b>	<b>0.750</b>
--------------	--------------	----------	--------------

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE DIRIF EN M€**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	0,120	0	0,120
Région	0,120	0	0,120
CG 91	0,045	0	0,045
CAECE	0,015	0	0,015
<b>Total</b>	<b>0,300</b>	<b>0</b>	<b>0,300</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE CD91 EN M€**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	0,04	0	0,04
Région	0,04	0	0,04
CG 91	0,015	0	0,015
CAECE	0,05	0	0,05
<b>Total</b>	<b>0,100</b>	<b>0</b>	<b>0,100</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE CAECE EN M€**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	0,100	0	0,100
Région	0,100	0	0,100
CG 91	0,375	0	0,375
CAECE	0,125	0	0,125
<b>Total</b>	<b>0,250</b>	<b>0</b>	<b>0,250</b>

## 1.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS STIF EN M€

M€ Courants	HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat		0,0336	0,0168	0,0056	<b>0,056</b>
Région		0,0392	0,0168	0,0056	<b>0,056</b>
CG 91		0,0126	0,0063	0,0021	<b>0,021</b>
CAECE		0,0042	0,021	0,0007	<b>0,0259</b>
<b>Total</b>		<b>0,084</b>	<b>0,042</b>	<b>0,0014</b>	<b>0,140</b>

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN M€

M€ Courants	HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat		0,1104	0,0552	0,0184	<b>0,184</b>
Région		0,1104	0,0552	0,0184	<b>0,184</b>
CG 91		0,0414	0,0207	0,0069	<b>0,069</b>
CAECE		0,0138	0,0069	0,0023	<b>0,023</b>
<b>Total</b>		<b>0,276</b>	<b>0,138</b>	<b>0,046</b>	<b>0,46</b>

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN M€

M€ Courants	HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat		0,18	0,09	0,03	<b>0,3</b>
Région		0,18	0,09	0,03	<b>0,3</b>
CG 91		0,0675	0,03375	0,01125	<b>0,1125</b>
CAECE		0,0225	0,01125	0,00375	<b>0,0375</b>
<b>Total</b>		<b>0,45</b>	<b>0,225</b>	<b>0,075</b>	<b>0,75</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND DIRIF EN M€**

<b>M€ Courants HT</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Etat</b>	0,072	0,036	0,012	<b>0,12</b>
<b>Région</b>	0,072	0,036	0,012	<b>0,12</b>
<b>CG 91</b>	0,027	0,0135	0,0045	<b>0,045</b>
<b>CAECE</b>	0,009	0,0045	0,0015	<b>0,015</b>
<b>Total</b>	<b>0,18</b>	<b>0,09</b>	<b>0,03</b>	<b>0,3</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND CD91 EN M€**

<b>M€ Courants HT</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Etat</b>	0,024	0,012	0,004	<b>0,04</b>
<b>Région</b>	0,024	0,012	0,004	<b>0,04</b>
<b>CG 91</b>	0,009	0,0045	0,0015	<b>0,015</b>
<b>CAECE</b>	0,003	0,0015	0,0005	<b>0,005</b>
<b>Total</b>	<b>0,06</b>	<b>0,03</b>	<b>0,01</b>	<b>0,1</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND CAECE EN M€**

<b>M€ Courants HT</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Etat</b>	0,06	0,03	0,01	<b>0,1</b>
<b>Région</b>	0,06	0,03	0,01	<b>0,1</b>
<b>CG 91</b>	0,0225	0,01125	0,00375	<b>0,0375</b>
<b>CAECE</b>	0,0075	0,00375	0,00125	<b>0,0125</b>
<b>Total</b>	<b>0,15</b>	<b>0,075</b>	<b>0,025</b>	<b>0,250</b>



Syndicat des Transports d'Île-de-France

**Délibération n°2015/538**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PROJET DE CONSTITUTION ET D’AFFIRMATION**  
**DU BIPOLE GARE DE L’EST – GARE DU NORD**

**DOSSIER D’OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES**

**MODALITES DE LA CONCERTATION**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L300-2 et R300-1 du code de l'urbanisme relatifs à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Contrat Particulier Transports 2009-2013 entre la Ville de Paris et la Région notifié le 27 novembre 2009,
- VU** le Contrat de Projet État-Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2013-116 du 16 mai 2013 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé les principales orientations du Schéma de secteur du réseau Est et du RER E et le programme d'études complémentaires pour l'achèvement du Schéma Directeur,
- VU** la convention de financement du dossier de faisabilité du Bipôle liant le STIF, la Région Île de France et la Ville de Paris notifiée le 07/01/2014 ;
- VU** le rapport n°2015/538 ;
- VU** l'avis de la Commission de la démocratisation du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

## DECIDE

**ARTICLE 1 :** d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de constitution et d'affirmation du Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord, dont les objectifs sont les suivants :

- Améliorer la correspondance entre Gare du Nord, Gare de l'Est et Magenta ;
- Améliorer la lisibilité globale du Bipôle, et créer une réelle identité ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains ;

**ARTICLE 2 :** de demander à la SNCF qu'elle s'assure de la compatibilité du projet Balcon Vert avec le projet Bipôle et qu'elle prenne en compte tous les enjeux de l'intermodalité dans le cadre du projet de réaménagement de la Gare du Nord ;

**ARTICLE 3 :** d'engager la concertation sur la base des scénarios retenus dans le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de constitution et d'affirmation du Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord. La concertation pourra notamment comporter :

- une publicité préalable sur l'objet et les modalités de déroulement de cette concertation ;
- des documents d'information sur le projet diffusés aux personnes, riverains, usagers, associations intéressés ;
- la tenue éventuelle d'une rencontre publique ;

**ARTICLE 4 :** de demander aux financeurs (Etat, Région Ile-de-France, Ville de Paris), l'établissement dans les meilleurs délais d'une convention de financement permettant la poursuite du projet, l'élaboration du Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête Publique et l'inscription du projet aux prochaines contractualisations ;

**ARTICLE 5 :** d'autoriser la directrice générale à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet ;

**ARTICLE 6 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON





Syndicat des transports d'Île-de-France

**Délibération n°2015/539**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**PÔLE MULTIMODAL DE NANTERRE-UNIVERSITÉ**

**AVENANT À LA CONVENTION DE FINANCEMENT  
COMPLÉMENTAIRE RELATIVE À LA PHASE 1, TRANCHE B**

**AVENANT À LA CONVENTION DE FINANCEMENT  
COMPLÉMENTAIRE RELATIVE À LA PHASE 2**

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le contrat de plan État/Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projet État/Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du Conseil du STIF n°2005/8349 prise en sa séance du 13 mai 2005 approuvant l'avant projet du pôle de Nanterre-Université ;
- VU** la délibération n°2008/0758 du Conseil du STIF du 2 octobre 2008 approuvant l'avant projet modificatif du pôle de Nanterre-Université et la convention de financement complémentaire correspondant à la phase 2 du projet ;
- VU** le rapport n°2015/539 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver l'avenant à la convention de financement complémentaire de la phase 1, tranche fonctionnelle B du projet de pôle de Nanterre-Université ;

**ARTICLE 2 :** d'approuver l'avenant à la convention de financement complémentaire phase 2 du projet de pôle de Nanterre-Université ;

**ARTICLE 3 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

**ARTICLE 4 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil  
du syndicat des transports d'Île-de-France



Jean-Paul HUCHON

2015

**A6D - Pôle de Nanterre Université**  
Phase 1 – Tranche 1B

Avenant n°1 à la convention de financement  
complémentaire du 22 décembre 2006





# SOMMAIRE

Préambule .....	7
ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT .....	8
ARTICLE 2 - MODIFICATION DU PREAMBULE .....	8
ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE (TRANCHES 1A et B) ».....	9
ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « COUT D'OBJECTIF ET CALENDRIER DE LA REALISATION ».....	9
ARTICLE 5 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « PROGRAMME DE LA 1ère PHASE EN TRANCHES FONCTIONNELLES 1A ET 1B ».....	11
ARTICLE 6 - ENTREE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT .....	15
ARTICLE 7 - REGLEMENT DES LITIGES .....	15
ARTICLE 8 - DISPOSITIONS DIVERSES .....	15

Entre,

**En premier lieu,**

- l'**État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par délibération n°..... de la Commission Permanente du Conseil régional en date du .....,
- le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° ..... de l'Assemblée départementale du Conseil départemental du .....,

Ci-après désignés par les « financeurs ».

**En deuxième lieu,**

- **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 B-775 663 438, dont le siège social est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale dûment habilitée à signer la présente convention.

Ci-après désigné comme « RATP » ou « maître d'ouvrage » ou « financeur ».

- **EPADESA**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial dénommé « ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT LA DEFENSE SEINE ARCHE, sigle (EPADESA) », dont le siège est à Nanterre (92024 Cedex), 55, Place Nelson Mandela, identifié au SIREN sous le numéro 527 946 537 RCS NANTERRE.

Ledit établissement a été créé par Décret n° 2010-743 du 2 juillet 2010 publié au Journal Officiel de la République Française du 3 juillet 2010.

Il est ici précisé que l'EPADESA vient aux droits et obligations de l'établissement public dénommé « ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT SEINE-ARCHE, sigle (EPASA) », dont le siège était à Nanterre (92000), 29, Rue des Trois Fontanot, identifié au SIREN sous le numéro 437 668 197 RCS NANTERRE par suite de la dissolution de cet établissement, ainsi que cela résulte dudit décret.

Représenté par Monsieur Hugues PARANT en sa qualité de Directeur Général de l'établissement public, nommé à cette fonction par arrêté du 27 septembre 2013, pris par la ministre de l'égalité des Territoires et du Logement, publié au journal officiel de la république française le 01 octobre 2013, agissant conformément aux pouvoirs que le Conseil d'administration de l'Etablissement public lui a confiés lors de sa séance du 5 novembre 2010.

Ci-après désigné comme « EPADESA » ou « maître d'ouvrage » ou « financeur ».

**En troisième lieu,**

- **SNCF Mobilités**, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B-552 049 447, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte, Paris 14<sup>ème</sup> représenté par son Directeur dûment habilité à signer la présente convention.

Ci-après désigné comme « SNCF Mobilités » ou « maître d'ouvrage ».

- **SNCF Réseau**, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro B-412 280 737, dont le siège est 92 avenue de France –

75648 Paris Cedex 13, représenté par le Directeur de la Direction des Projets Franciliens à la Direction Générale Déléguée Ile-de-France, dûment habilité à signer la présente convention.

Ci-après désigné comme « SNCF Réseau » ou « maître d'ouvrage ».

**En quatrième lieu,**

- le **STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° ..... du Conseil du STIF en date du .....,

Ci-après désignés comme « le STIF » ou « l'autorité organisatrice ».

## Visas

- Vu** le code des transports,
- Vu** le code de l'environnement,
- 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, dite loi MOP,
- Vu** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002,
- Vu** les Contrats de plan État - Région Île-de-France 2000-2006 signés le 18 mai 2000,
- Vu** le Contrat de projets État - Région Île-de-France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,
- Vu** le Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 approuvé par délibération du Conseil régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015,
- Vu** la délibération du Conseil régional CR n°55-13 du 20 juin 2013 relative à l'approbation du protocole Etat - Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013,
- Vu** le Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,
- Vu** le protocole d'accord passé le 11 juillet 2002 entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France,
- Vu** l'avant-projet de l'opération « A6d – Pôle Multimodal de Nanterre Université Phases 1 et 2 » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 13 mai 2005,
- Vu** l'avant-projet modificatif de l'opération « A6d – Pôle Multimodal de Nanterre Université Phases 1 et 2 » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 2 octobre 2008,
- Vu** les conventions de financement entre l'État, la Région Île-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, la RATP, l'EPA Seine Arche, Réseau Ferré de France, la Société nationale des chemins de fer et le syndicat des transports d'Île-de-France relatives aux premières tranches fonctionnelles de l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 1 » notifiées respectivement le 1<sup>er</sup> décembre 2005 et le 22 décembre 2006,
- Vu** la convention de financement entre l'État, la Région Île-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, la RATP, l'EPA Seine Arche, Réseau Ferré de France, la Société nationale des chemins de fer et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la seconde phase de l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 » notifiée le 21 octobre 2009,
- Vu** la convention de maîtrise d'ouvrage unique précisant pour les ouvrages communs SNCF – RATP le transfert des missions de maîtrise d'ouvrage de la SNCF à la RATP signée le.....
- Vu** la délibération n°..... de la Commission permanente de la Région Île-de-France du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 1 – Tranche 1B »,
- Vu** la délibération n°..... de la Commission permanente du Département des Hauts-de-Seine du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 1 – Tranche 1B »,
- Vu** la délibération n°..... du conseil du STIF du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 1 – Tranche 1B »,
- Vu** la délibération n°..... du Conseil d'administration de l'EPADESA du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 ».



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

## Préambule

Le projet, pris dans son ensemble, consiste à substituer à la gare Nanterre Université existante réalisée à titre provisoire en 1972, un nouvel équipement destiné à :

- améliorer les liaisons d'accès à la gare depuis l'espace urbain environnant,
- améliorer le confort, la sécurité des voyageurs et l'accessibilité aux personnes à besoins spécifiques,
- développer l'intermodalité entre les différents modes de transport (RER A, ligne de train J, de nombreuses lignes de bus et à terme le prolongement de la ligne du tramway T1),
- améliorer la gestion de l'interconnexion vers Cergy,
- répondre aux objectifs d'insertion urbaine : réalisation autour du pôle multimodal du projet « cœur de quartier » sous maîtrise d'ouvrage de l'EPADESA et qui prévoit la construction de 170 000m<sup>2</sup> de commerces, bureaux, logements et équipements. L'objectif visé est de créer des liaisons urbaines qui font actuellement gravement défaut et de donner de la lisibilité au pôle gare.

Le projet a conduit notamment à créer un nouveau bâtiment voyageurs (BV) et un parvis au-dessus des voies ferrées, tout en reconstituant au préalable le parc des services techniques de la RATP et en élargissant le souterrain de correspondance entre l'université et la ville. Le projet du pôle multimodal de la gare de Nanterre Université correspond à la réalisation d'un bâtiment voyageurs type « Gare passerelle ».

La gare s'organisera sur trois niveaux :

- le BV en surplomb des voies avec un accès principal sur le parvis de la gare : le BV s'appuiera sur les quais, dans le souterrain et de part et d'autre de la nouvelle salle d'accès ;
- l'accès secondaire côté université au niveau du souterrain actuel ;
- les quais : 1 quai central RATP et 2 quais RFF.

Ces trois niveaux seront desservis par des circulations verticales fixes et mécaniques.

Le bâtiment voyageurs sera situé au milieu des quais à la verticale du passage souterrain, il sera accessible par un cheminement piéton en prolongement du nouveau parvis routier qui accueillera à terme la station du futur tramway T1 prolongé.

L'ancien BV sera déconstruit après la mise en service du nouveau bâtiment voyageurs.

Le projet de création du pôle multimodal de Nanterre Université regroupe plusieurs maîtrises d'ouvrage induites par la multiplicité des ouvrages à créer et des installations existantes à aménager ou requalifier.

La phase 1 de l'opération est inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et est encadrée par deux conventions de financement :

- la convention de financement relative à la « tranche 1A » de la phase 1 a été votée à la Commission permanente régionale du 13 juillet 2005 (n° CP 05-487) et notifiée le 1<sup>er</sup> décembre 2005 ;
- la convention de financement relative à la « tranche 1B » de la phase 1 a été votée à la Commission permanente régionale du 8 juin 2006 (n° CP 06-409) et notifiée le 22 décembre 2006 ;

La phase 2 de l'opération est inscrite au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013 et est encadrée par une convention de financement :

- la convention de financement relative à la phase 2 a été votée à la Commission permanente régionale du 16 octobre 2008 (n° CP 08-1057) et notifiée le 21 octobre 2009.

L'avant-projet de l'opération de « pôle multimodal de Nanterre Université » a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 13 mai 2005.

Les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage se sont accordés pour engager des études d'Avant-projet (AVP) modificatif. L'AVP modificatif porte principalement sur la phase 2 et marginalement sur la phase 1B. Il a été approuvé au Conseil du STIF du 2 octobre 2008.

L'avant-projet modificatif est venu entériner sur les deux phases du projet les modifications suivantes :

- **évolution de la conception du nouveau BV** : ce dernier devait initialement enjamber l'ensemble du faisceau ferré. L'avant-projet modificatif acte le principe d'appuyer le bâtiment sur les quais, de part et d'autre du souterrain et de son nouvel accès/débouché côté université. La réalisation des fondations du BV, prévue en phase 1 / tranche 1B dans l'avant-projet initial, a été basculée en phase 2 afin d'optimiser les études du bâtiment dans son ensemble, le planning et les modalités de réalisation. Cette évolution a nécessité d'intervenir à nouveau dans le souterrain après son élargissement, en raison de la présence des points d'appui dans le souterrain au droit du quai 1 SNCF Réseau et du quai RATP. Cette évolution de programme répond à la volonté d'assurer une meilleure cohérence architecturale et fonctionnelle entre le projet urbain « cœurs de quartier », porté par l'EPADESA, et le pôle multimodale de Nanterre Université ;
- **évolution des contraintes réglementaires** : en matière de sécurité incendie et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- **adaptation du parvis du Boulevard des Provinces Françaises** : il s'agit notamment de diminuer l'épaisseur du tablier et de rattraper les niveaux pour une pente <4% afin de répondre aux normes PMR pour les espaces publics ;
- **évolution des travaux connexes aux ouvrages programmés et de leurs coûts** : sur les périmètres de la RATP et de SNCF Réseau et Mobilités ;
- **pérennisation de « l'accès ouest »** : installation des contrôles automatiques des billets (CAB), aménagement accès aux quais (escalier, rampe), information, protections et clôtures.

Cet AVP modificatif a entériné des évolutions de programme en phase 1B sans avoir fait l'objet d'un avenant à la convention afférente. Conformément aux stipulations de l'article 10 de la convention de financement complémentaire du 22 décembre 2006 relative à la phase 1B, le présent avenant acte « toutes les conséquences de l'AVP modificatif notamment en termes de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage et de répartition des financements ». **Seuls les délais, calendrier de réalisation et actualisation seront traités ultérieurement dans le cadre d'un avenant après la mise en service du pôle et la réalisation d'un audit financier par la Région.**

En termes programmatiques, le présent avenant acte :

- Le transfert en phase 2 de la réalisation des fondations du bâtiment voyageurs, seules les études des fondations restant en phase 1B,
- Le réaménagement global du souterrain déjà réalisé par la RATP en phase 1B afin de tenir compte de l'évolution de la conception du BV entérinée dans l'AVP modificatif.

La convention de financement visée ci-avant est ci-après désignée « **la Convention de financement initiale** ».

Les montants du présent avenant sont exprimés en hors taxe (HT).

## ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de mettre en conformité avec l'AVP modificatif le périmètre technique et financier acté dans la convention de financement initiale de la phase 1 / tranche 1B en modifiant certaines de ses caractéristiques techniques ainsi que son plan de financement.

**Par conséquent, le présent avenant modifie le Préambule et les articles 2, 3 et 4 de la Convention de financement initiale.**

## ARTICLE 2 - MODIFICATION DU PREAMBULE

*Le « préambule » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :*

« **1<sup>ère</sup> PHASE** :

Cette première phase, elle-même divisible en deux tranches fonctionnelles 1A et 1B, consiste à :

Sur la 1<sup>ère</sup> tranche 1A :

- déplacer préalablement les installations de la RATP (atelier des voies) vers l'est sur le site dit « Le Marteau » afin de libérer les terrains,
- adapter corrélativement les voies et la signalisation ferroviaire du côté SNCF Réseau et du côté RATP.

Sur la 2<sup>ème</sup> tranche 1B :

- modifier les quais RATP et SNCF Réseau avec élargissement, rehaussement, et allongement du quai RATP, et allongement du quai SNCF Réseau,
- réaménager et élargir le souterrain reliant les différents quais en traitant qualitativement son débouché côté Université,
- réaliser les études des fondations de l'ouvrage bâtiment voyageurs à construire au-dessus des voies SNCF Réseau et RATP,

**2<sup>ème</sup> PHASE :**

- réaliser les fondations de l'ouvrage bâtiment voyageurs à construire au-dessus des voies SNCF Réseau et RATP,
- créer un nouveau bâtiment voyageurs au-dessus des voies,
- réaliser les fondations et la construction d'un parvis public au-dessus des voies à niveau avec le nouveau bâtiment voyageurs pour accueillir une voirie automobile et bus, une esplanade urbaine reliée à l'Université, ainsi qu'une emprise réservée pour le futur tramway,
- déconstruire l'ancien bâtiment voyageurs « provisoire » et le PEF/Poste Electricité Force ».

## ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE (TRANCHES 1A et B) »

*L'article 2.1 « Désignation des maîtres d'ouvrage » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :*

**« Pour RATP, au titre des ouvrages commun SNCF/RATP :**

*(Un projet de convention annexé à la présente convention de financement précise pour ces ouvrages le transfert à partir du PRO des missions de maîtrise d'ouvrage de la SNCF à la RATP, la RATP assurant seule MOA jusqu'à la fin des travaux)*

- Tranche fonctionnelle 1B :
  - études des fondations de l'ouvrage bâtiment voyageurs à construire au-dessus des voies SNCF Réseau et RATP,
  - travaux de construction et d'aménagement de l'espace d'accès au souterrain côté Université (ouvrage conjoint RATP / SNCF),
  - réaménagement global du souterrain, dont reprise de certains travaux déjà effectués par la RATP dans le souterrain afin de tenir compte des nouvelles contraintes d'implantation du futur BV »

## ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « COUT D'OBJECTIF ET CALENDRIER DE LA REALISATION »

*L'article 3.1 « Principes d'estimation des dépenses » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :*

*« Les dépenses afférentes à l'opération proprement dites sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet (soit au 1er janvier 2004) à **72,322 M€ HT**, frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et aléas compris ».*

*L'article 3.2 « Coût d'objectif de l'opération par maître d'ouvrage » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :*

« Le coût d'objectif (en valeur CE 01/2004) est décomposé par maître d'ouvrage, étant ici précisé que la décomposition ci-dessous, en postes homogènes, n'est prévue qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération et de l'analyse ultérieure de ces évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour effet de limiter l'autorité exclusive des maîtres d'ouvrage sur la réalisation de leurs ouvrages respectifs.

Le montant prévisionnel des dépenses (phase 1A : jaune ; phase 1B : bleu) et des coûts d'objectifs est réparti de manière suivante :

## ARTICLE 5 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « PROGRAMME DE LA 1ère PHASE EN TRANCHES FONCTIONNELLES 1A ET 1B »

*L'article 4.1.2 « Tranche 1B » de la Convention de financement initiale est remplacé par :*

« La tranche fonctionnelle 1B de la phase 1 regroupe :

- la démolition des ateliers du Parc des Services Techniques de la Folie,
- le réaménagement des quais et systèmes ferroviaires RATP,
- l'allongement du quai SNCF Réseau et l'élargissement du souterrain ainsi que la rénovation des accès aux quais,
- l'aménagement et l'équipement du passage souterrain,
- le réaménagement global du souterrain suite aux nouvelles contraintes d'implantation du futur BV,
- la réalisation des études des fondations du BV,
- la réalisation de l'accès au souterrain côté université,
- l'allongement des quais et l'aménagement du souterrain élargi sur le périmètre SNCF réseau,
- l'aménagement du parvis d'entrée de l'Université,
- la communication commune et la coordination du projet.

<b>DETAIL DES POSTES DE DEPENSE DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE 1B</b>	<b>TOTAL ESTIME EN M€HT (ce 01/2004) AVP</b>
--	--

<b>TRAVAUX RATP (MOA PROPRE)</b>	
Réaménagement des systèmes ferroviaires RATP	7,005
Provisions pour aléas et imprévus	0,759
Frais de Maîtrise d'œuvre (y compris étude fondations BV)	1,899
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,633
<b>S/s TOTAL TRAVAUX RATP (MOA PROPRE)</b>	<b>10,296</b>

<b>TRAVAUX RATP OUVRAGES CONJOINTS RATP/SNCF</b>	
Aménagement et équipement du passage souterrain, réalisation de l'accès au souterrain côté université	1,204
Etudes Fondations du BV	0,170
Réaménagement global du souterrain	0,562
Provisions pour aléas et imprévus	0,018
Frais de Maîtrise d'œuvre (y compris étude fondations BV)	0,327
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,246
<b>S/s TOTAL TRAVAUX RATP OUVRAGES CONJOINTS RATP/SNCF</b>	<b>2,527</b>

<b>TRAVAUX SNCF RESEAU</b>	
Allongement quais SNCF Réseau (travaux de génie civil allongement des quais) et élargissement souterrain et rénovation accès aux quais	4,345
Provisions pour aléas et imprévus	0,969
Frais de Maîtrise d'œuvre	0,689
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,186
<b>S/s TOTAL TRAVAUX RATP (MOA PROPRE)</b>	<b>6,189</b>

<b>TRAVAUX SNCF MOBILITES</b>	
Allongement quais SNCF Réseau	0,171
Aménagement du souterrain SNCF Réseau élargi	
Suppléments équipements (mobilier / signalétique)	0,151
Provisions pour aléas et imprévus	0,162
Frais de Maîtrise d'œuvre	0,128
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,099
<b>S/s TOTAL TRAVAUX SNCF MOBILITES</b>	<b>0,711</b>

<b>TRAVAUX EPADESA</b>	
Démolition des anciens ateliers du Parc des services techniques de la Folie	0,836
Dévoisement des réseaux	0,250
Escalier d'accès au passage souterrain	0,315
Aménagement espace public	0,255
Provisions pour aléas et imprévus	0,075
Frais de Maîtrise d'œuvre/ Maîtrise d'ouvrage/Autres Honoraires	0,255
<b>S/s TOTAL TRAVAUX SNCF MOBILITES</b>	<b>1,986</b>

<b>DEPENSES COMMUNES SUR TRANCHE 1B</b>	
Frais de communication	0,060
Frais de communication	0,130
<b>S/s TOTAL DEPENSES COMMUNES</b>	<b>0,190</b>

<b>TOTAL PHASE 1 / TRANCHE 1B</b>	<b>21,899</b>
-----------------------------------	---------------

L'article 4.2 « Engagements des financeurs » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :

« La présente convention vaut engagement financier de l'Etat, de la Région, du Département des Hauts-de-Seine, de l'EPADESA et de la RATP **pour la PHASE 1 / TRANCHE 1B pour un coût total de 21,899 M€ (CE 01/2004).**

Les montants indiqués dans les tableaux ci-après sont en M€ HT (CE 01/2004).

**Plan de financement de la TRANCHE 1B :**

Périmètre de maîtrise d'ouvrage	Financeurs					
	MONTANT TOTAL CE 01/2004	Etat	Région IDF	Département*	EPADESA	RATP
		CPER 2000 - 2006			Financements complémentaires	
<b>RATP</b> (ouvrage propre)	<b>10,296</b> 100,00%	0,000 0,00%	1,792 17,40%	3,064 29,76%	2,869 27,86%	2,572 24,98%
<b>RATP + SNCF/M</b> ouvrages conjoints	<b>2,527</b> 100,00%	2,246 88,88%		0,000 0,00%	0,000 0,00%	0,281 11,12%
		Clés de financement CPER 2000 - 2006				
		0,739 32,89%	1,507 67,11%			
<b>SNCF/R</b>	<b>6,189</b> 100,00%	2,321 37,50%	3,868 62,50%	0,000 0,00%	0,000 0,00%	0,000 0,00%
<b>SNCF/M</b>	<b>0,711</b> 100,00%	0,267 37,50%	0,444 62,50%	0,000 0,00%	0,000 0,00%	0,000 0,00%
<b>EPADESA</b>	<b>1,986</b> 100,00%	0,000 0,00%	0,000 0,00%	0,000 0,00%	1,986 100,00%	0,000 0,00%
<b>Dépenses communes</b>	<b>0,190</b> 100,00%	0,000 0,00%	0,000 0,00%	0,000 0,00%	0,190 100,00%	0,000 0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>21,899</b> 100,00%	<b>3,326</b> 15,19%	<b>7,611</b> 34,76%	<b>3,064</b> 13,99%	<b>5,045</b> 23,04%	<b>2,853</b> 13,03%

\* Participation du département est au forfait actualisable (subvention versée une fois par an selon l'échéancier prévisionnel annexé à la convention de financement initiale)



## ARTICLE 6 - ENTREE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par lettre recommandée envoyée avec accusé de réception, par le STIF à l'ensemble des parties.

Le présent avenant tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de l'approbation de la convention initiale en Commission Permanente de la Région Ile-de-France, soit le 8 juin 2006.

## ARTICLE 7 - REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher un règlement amiable à tout différend résultant de l'interprétation, de l'exécution, de la validité et des conséquences du présent avenant.

Tout litige qui n'aura pu être réglé à l'amiable sera porté devant le tribunal compétent.

## ARTICLE 8 - DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention de financement initiale non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

Tous les termes « SNCF » seront remplacés par « SNCF Mobilités » et « RFF » par SNCF Réseau dans la convention de financement initiale.

## SIGNATAIRES

Avenant établi en **8 exemplaires** originaux.

Date de notification du présent avenant n°1 :

<p><b>Pour l'État,</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour la Région Ile-de-France</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour le Département des Hauts-de-Seine</b></p> <p>Date et signature</p>
<p><b>Pour l'Etablissement public d'aménagement La Défense Seine Arche</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour le STIF</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour la RATP</b></p> <p>Date et signature</p>
<p><b>Pour SNCF Réseau</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour SNCF Mobilités</b></p> <p>Date et signature</p>	

2015

**A6D - Pôle de Nanterre Université**  
Phase 2

Avenant n°1 à la convention de financement  
complémentaire du 21 octobre 2009



**Avenant n°1**  
**à la convention de financement complémentaire du 21 octobre 2009**

Régissant les rapports entre  
les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF  
relative à l'opération

**A6 D - Pôle de Nanterre Université – Phase 2**

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

# SOMMAIRE

Préambule.....	7
ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT .....	8
ARTICLE 2 - MODIFICATION DU PREAMBULE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE .....	8
ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE » .....	9
ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 « ESTIMATION DES DEPENSES DE LA PHASE 2 ET DES COUTS D'OBJECTIFS DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE » .....	9
ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « FINANCEMENT DE LA PHASE 2 » .....	11
ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 8.2 « MODALITES D'ATTRIBUTION DES CREDITS DE PAIEMENTS» .....	13
ARTICLE 7 - ENTREE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT .....	13
ARTICLE 8 - REGLEMENT DES LITIGES .....	13
ARTICLE 9 - DISPOSITIONS DIVERSES .....	13
SIGNATAIRES.....	14

Entre,

**En premier lieu,**

- l'**État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par délibération n°..... de la Commission Permanente du Conseil régional en date du .....,
- le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° ..... de l'Assemblée départementale du Conseil départemental du .....,

Ci-après désignés par les « financeurs ».

**En deuxième lieu,**

- l'**EPADESA**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial dénommé « ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT LA DEFENSE SEINE ARCHE », sigle (EPADESA), dont le siège est à Nanterre (92024 Cedex), 55, Place Nelson Mandela, identifié au SIREN sous le numéro 527 946 537 RCS NANTERRE.

Ledit établissement a été créé par Décret n° 2010-743 du 2 juillet 2010 publié au Journal Officiel de la République Française du 3 juillet 2010.

Il est ici précisé que l'EPADESA vient aux droits et obligations de l'établissement public dénommé « ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT SEINE-ARCHE, sigle (EPASA) », dont le siège était à Nanterre (92000), 29, Rue des Trois Fontanot, identifié au SIREN sous le numéro 437 668 197 RCS NANTERRE par suite de la dissolution de cet établissement, ainsi que cela résulte dudit décret.

Représenté par Monsieur Hugues PARANT en sa qualité de Directeur Général de l'établissement public, nommé à cette fonction par arrêté du 27 septembre 2013, pris par la ministre de l'égalité des Territoires et du Logement, publié au journal officiel de la république française le 01 octobre 2013, agissant conformément aux pouvoirs que le Conseil d'administration de l'Établissement public lui a confiés lors de sa séance du 5 novembre 2010,

maître d'ouvrage et financeur désigné ci-après comme « l'EPADESA ».

- la **SNCF Mobilités**, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS B-552 049 447, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte, Paris 14<sup>ème</sup> représenté par son Directeur.

maître d'ouvrage et financeur désigné ci-après comme « SNCF Mobilités ».

**En troisième 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 B-775 663 438, dont le siège social est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale.

maître d'ouvrage et financeur désigné ci-après comme « la RATP ».

- la **SNCF Réseau**, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro B-412 280 737, dont le siège est 92 avenue de France – 75648 Paris Cedex 13, représenté par son Directeur.

maître d'ouvrage désigné ci-après comme « SNCF Réseau ».

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau est devenu le gestionnaire du réseau ferroviaire français en lieu et place de Réseau ferré de France (RFF). Né de la fusion de Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et de la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF), il a en charge la gestion et la maintenance du réseau ferré.

**En quatrième lieu,**

- le **STIF**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° ..... du Conseil du STIF en date du .....,

Ci-après désignés comme « le STIF » ou « l'autorité organisatrice ».

## Visas

**Vu** le code des transports,

**Vu** le code de l'environnement,

**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, dite loi MOP,

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

**Vu** les Contrats de plan État - Région Île-de-France 2000-2006 signés le 18 mai 2000,

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

**Vu** le Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 approuvé par délibération du Conseil régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015,

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

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

**Vu** le protocole d'accord passé le 11 juillet 2002 entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le syndicat des transports d'Île-de-France,

**Vu** l'avant-projet de l'opération « A6d – Pôle Multimodal de Nanterre Université Phases 1 et 2 » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 13 mai 2005,

**Vu** l'avant-projet modificatif de l'opération « A6d – Pôle Multimodal de Nanterre Université Phases 1 et 2 » approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 2 octobre 2008,

**Vu** les conventions de financement entre l'État, la Région Île-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, la RATP, l'EPA Seine Arche, Réseau Ferré de France, la Société nationale des chemins de fer et le syndicat des transports d'Île-de-France relatives aux premières tranches fonctionnelles de l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 1 » notifiées respectivement le 12 janvier 2006 et le 22 décembre 2006,

**Vu** la convention de financement entre l'État, la Région Île-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, la RATP, l'EPA Seine Arche, Réseau Ferré de France, la Société nationale des chemins de fer et le syndicat des transports d'Île-de-France relative à la seconde phase de l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 » notifiée le 21 octobre 2009,

**Vu** la convention de maîtrise d'ouvrage unique précisant pour les ouvrages communs SNCF – RATP le transfert des missions de maîtrise d'ouvrage de la SNCF à la RATP signée le.....

**Vu** la délibération n°..... de la Commission permanente de la Région Ile-de-France du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 »,

**Vu** la délibération n°..... de la Commission permanente du Département des Hauts-de-Seine du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 »,

**Vu** la délibération n°..... du Conseil du STIF du 7 octobre 2015, approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 »,

**Vu** la délibération n°..... du Conseil d'administration de l'EPADESA du ....., approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement complémentaire relative à l'opération « A6d – Pôle de Nanterre Université – Phase 2 »,



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

## **Préambule**

L'opération, prise dans son ensemble, consiste à substituer à la gare Nanterre Université existante réalisée à titre provisoire en 1972, un nouvel équipement destiné à :

- améliorer les liaisons d'accès à la gare depuis l'espace urbain environnant,
- améliorer le confort, la sécurité des voyageurs et l'accessibilité aux personnes à besoins spécifiques,
- développer l'intermodalité entre les différents modes de transport (RER A, ligne de train J, de nombreuses lignes de bus et à terme le prolongement de la ligne du tramway T1),
- améliorer la gestion de l'interconnexion vers Cergy,
- répondre aux objectifs d'insertion urbaine : réalisation autour du pôle multimodal du projet « cœur de quartier » sous maîtrise d'ouvrage de l'EPADESA et qui prévoit la construction de 170 000m<sup>2</sup> de commerces, bureaux, logements et équipements. L'objectif visé est de créer des liaisons urbaines qui font actuellement gravement défaut et de donner de la lisibilité au pôle gare.

Le projet a conduit notamment à créer un nouveau bâtiment voyageurs et un parvis au-dessus des voies ferrées, tout en reconstituant au préalable le parc des services techniques de la RATP et en élargissant le souterrain de correspondance entre l'université et la ville. Le projet du pôle multimodal de la gare de Nanterre Université correspond à la réalisation d'un bâtiment voyageurs type « Gare passerelle ».

La gare s'organisera sur trois niveaux :

- le bâtiment voyageurs en surplomb des voies avec un accès principal sur le parvis de la gare : le bâtiment voyageurs s'appuiera sur les quais, dans le souterrain et de part et d'autre de la nouvelle salle d'accès ;
- l'accès secondaire côté université au niveau du souterrain actuel ;
- les quais : 1 quai central RATP et 2 quais RFF.

Ces trois niveaux seront desservis par des circulations verticales fixes et mécaniques.

Le bâtiment voyageurs sera situé au milieu des quais à la verticale du passage souterrain, il sera accessible par un cheminement piéton en prolongement du nouveau parvis routier qui accueillera à terme la station du futur tramway T1 prolongé.

L'ancien bâtiment voyageurs sera déconstruit après la mise en service du nouveau bâtiment voyageurs.

Le projet de création du pôle multimodal de Nanterre Université regroupe plusieurs maîtrises d'ouvrage induites par la multiplicité des ouvrages à créer et des installations existantes à aménager ou à requalifier.

Le projet se décompose en 2 phases, dont la première comprend deux tranches fonctionnelles (tranche 1A et tranche 1B). Chacune de ces phases a fait l'objet d'une convention de financement.

La phase 1 de l'opération est inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et est encadrée par deux conventions de financement :

- la convention de financement relative à la « tranche 1A » de la phase 1 a été votée à la Commission permanente régionale du 13 juillet 2005 (n° CP 05-487) et notifiée le 1<sup>er</sup> décembre 2005 ;
- la convention de financement relative à la « tranche 1B » de la phase 1 a été votée à la Commission permanente régionale du 8 juin 2006 (n° CP 06-409) et notifiée le 22 décembre 2006 ;

La phase 2 de l'opération est inscrite au Contrat de projets Etat-Région 2007-2013 et est encadrée par une convention de financement :

- la convention de financement relative à la phase 2 a été votée à la Commission permanente régionale du 16 octobre 2008 (n° CP 08-1057) et notifiée le 21 octobre 2009.

L'avant-projet de l'opération de « pôle multimodal de Nanterre Université » a été approuvé par le Conseil du STIF dans sa séance du 13 mai 2005. Le projet a fait l'objet d'un AVP modificatif approuvé au conseil du STIF le 2 octobre 2008. L'AVP modificatif portait principalement sur une évolution de conception du nouveau bâtiment voyageur et ses conséquences sur les autres éléments du projet ainsi que sur des évolutions de normes.

L'autre évolution, intervenue après l'AVP modificatif de 2005, concerne le choix technique de ne plus démolir l'ancien BV mais de le déconstruire. La déconstruction de l'ancien BV nécessite une interruption de trafic pendant un long week-end de 4 jours (programmé pendant le week-end de la Toussaint 2016).

Si la déconstruction de ce bâtiment n'est pas indispensable à la mise en service du pôle, elle est, par contre, nécessaire pour libérer les emprises de part et d'autre du faisceau ferroviaire au bénéfice du projet « cœur de quartier » mené par l'EPADESA.

Une réévaluation du coût de la déconstruction de l'ancien BV, liée notamment à la complexité même des travaux à réaliser, conduit à un dépassement important du coût d'objectif initial qui passe de 1,1M€ (ce 01/2006) à 3,366M€ (ce 01/2006).

Afin de ne pas retarder ces libérations d'emprises il a été jugé nécessaire de traiter spécifiquement ces travaux de déconstruction du reste du programme du pôle dans le cadre du présent avenant n°1 à la convention de financement complémentaire du 21 octobre 2009. Cet avenant vise à préciser les modes de financement permettant de concrétiser la déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs plutôt que sa démolition.

Sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF-Mobilités, est ajouté au programme initial de la convention le poste « travaux connexes supplémentaires » pour un coût de 577k€<sub>01/2006</sub>.

Le présent avenant ne traitera pas du financement de l'actualisation du projet, des délais de réalisation et des durées de validité des conventions de financement. Ce point sera traité dans un second temps, suite à l'audit financier commandité par la Région après la mise en service complète du pôle.

La convention de financement visée ci-avant est ci-après désignée « **la convention de financement initiale** ».

Les montants du présent avenant sont exprimés en hors taxe (HT).

## **ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objet de :

- modifier le coût d'objectif et les modalités de financement de la déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP pour laquelle un financement complémentaire est apporté par l'État et la Région ;
- intégrer la ligne « travaux connexes supplémentaires » du périmètre SNCF Mobilités dans le plan de financement global de l'opération.

**Par conséquent, le présent avenant modifie le Préambule et les articles 2, 5, 6 et 8 de la convention de financement initiale.**

## **ARTICLE 2 - MODIFICATION DU PREAMBULE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE**

*Le 6<sup>ème</sup> paragraphe du préambule de la convention de financement initiale est modifié comme suit :*

### **2<sup>ème</sup> PHASE :**

- réaliser les fondations de l'ouvrage bâtiment voyageurs à construire au-dessus des voies SNCF Réseau et RATP,
- créer un nouveau bâtiment voyageurs au-dessus des voies,
- réaliser les fondations et la construction d'un parvis public au-dessus des voies à niveau avec le nouveau bâtiment voyageurs pour accueillir une voirie automobile et bus, une esplanade urbaine reliée à l'Université, ainsi qu'une emprise réservée pour le futur tramway,
- déconstruire l'ancien bâtiment voyageurs « provisoire » et le PEF/Poste Electricité Force ».

## ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE »

*L'article 2.1 « Désignation et coordination des Maîtres d'ouvrage » de la convention de financement initiale est modifié et complété comme suit :*

« La répartition des éléments constitutifs de la 2<sup>ème</sup> phase de l'opération entre les périmètres des différents maîtres d'ouvrage est définie par l'avant-projet et l'avant-projet modificatif visés ci-dessus.

### **Pour la RATP :**

- Travaux connexes à la réalisation du parvis de la gare et du futur BV au-dessus du plateau des voies RER et à la déconstruction de l'ancien BV :
  - le remaniement des caténaires, une pose en provisoire pour pouvoir déposer les supports gênants à déplacer, accrochage de la caténaire sous les futures dalles
  - la reprise d'une partie de l'auvent et des équipements au droit des dalles.
- construction du futur Bâtiment voyageurs
- déconstruction de l'ancien Bâtiment voyageurs

(...)

### **Pour SNCF Mobilités :**

- Travaux connexes à la dalle publique et à la dalle BV
  - remaniement des systèmes de courants faibles et courants forts : téléaffichage, info gare, TV EAS, chronométrie, sonorisation, câbles ;
  - la dépose définitive des équipements SNCF : abris de quais, salle d'attente, local contrevenant ;
  - la dépose provisoire du mobilier de quai (mâts, signalétique, miséricordes, panneaux de publicité, poubelles bancs).
- Aménagement de l'accès ouest des quais 1 et 2 de SNCF Réseau
- Travaux connexes supplémentaires »

## ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 « ESTIMATION DES DEPENSES DE LA PHASE 2 ET DES COUTS D'OBJECTIFS DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE »

*L'article « 5.1 Estimations des dépenses » est modifié et complété comme suit :*

« Les dépenses afférentes à la phase 2 proprement dites sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet modificatif à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles comprennent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage. Elles s'élèvent à **52,106M€ en CE 01/2006, ce montant inclut le coût de la déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs de 3,366M€ en CE 01/2006 en remplacement du coût initial relatif à la démolition de l'ancien BV de 1,1M€ en CE 01/2006.**

e montant de la déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs qui fait l'objet d'un financement supplémentaire particulier de la part de l'État et de la Région sera versé sous la forme d'un **montant plafond forfaitaire de 4,815M€ en euros conventionnels à « fin de chantier », non actualisable et non révisable**, pris en charge intégralement par l'État et la Région selon la clé de répartition du CPER 2007-2013.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus (...) »

*L'article 5.3 « Coût d'objectif de l'opération par maître d'ouvrage » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :*

« Le coût d'objectif (en valeur CE 01/2006) est décomposé par maître d'ouvrage, étant ici précisé que la décomposition ci-dessous, en postes homogènes, n'est prévue qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération et de l'analyse ultérieure de ces évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour effet de limiter l'autorité exclusive des maîtres d'ouvrage sur la réalisation de leurs ouvrages respectifs.

Le montant prévisionnel des dépenses et des coûts d'objectifs est réparti de manière suivante :

Détail des opérations PHASE 2 (postes de dépenses)	Dépenses Phase 2 total estimé M€ HT (ce 01/2006)	Décomposition des coûts estimés HT par maître d'ouvrage			
		RATP	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	EPADESA
- Construction du futur BV (y/c les fondations du BV) - Travaux connexes - Dossier de sécurité phase 2 - PAI, MOE, MOA	29,060	29,060			
<b>- Déconstruction de l'ancien BV</b> <b>- PAI, MOE, MOA,</b>	<b>3,366</b>	<b>3.366</b>			
- Travaux connexes aux ouvrages sur plateau de voies SNCF Réseau, -Travaux connexes à la déconstruction de l'ancien BV, - Mise aux normes éclairage sécurité et ambiance, - Mise en cohérence éclairage et sonorisation des quais avec RATP, PAI, MOE, MOA	1,980		1,980		
Travaux connexes à la dalle publique et à la dalle du futur BV Equipements accès ouest (hors escalier et rampe réalisés en phase 1B), Travaux connexes supplémentaires PAI, MOE, MOA	1,410			1,410	
Réalisation parvis de la gare Ouvrages de liaison Parvis côté Université (escaliers, escalators, ascenseurs) Missions de coordination et de communication, PAI, MOE, MOA	16,290				16,290
<b>TOTAL COUTS ESTIMES PHASE 2 (M€)</b>	<b>52,106</b>	<b>32,426</b>	<b>1,980</b>	<b>1,410</b>	16,290

L'article 5.3.1 « Coûts d'objectif de la RATP » de la Convention de financement initiale est modifié comme suit :

« Coût d'objectif de la RATP hors déconstruction de l'ancien BV :

Le coût d'objectif de l'opération sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **29,060 M€ (ce 01/2006)** répartis de manière indicative comme suit :

Construction du futur BV (yc le report de 0,710M€ de la phase 1B des fondations du BV)	20,750 M€
Travaux connexes à la réalisation du parvis de la gare et du futur BV	1,580 M€
<hr/>	
sous-total travaux	22,330 M€
Provisions pour aléas et imprévus	2,330 M€
Frais de Maîtrise d'œuvre (y compris étude fondations BV)	3,180 M€
Frais de Maîtrise d'ouvrage	1,060 M€
Frais d'établissement des dossiers de sécurité de la Phase 2	0,160 M€
<hr/>	

« Coût d'objectif de la RATP relatif à la déconstruction de l'ancien BV :

Le coût d'objectif de la déconstruction de l'ancien BV sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **3,366 M€ (ce 01/2006)** répartis de manière indicative comme suit :

Déconstruction de l'ancien BV	2,630 M€
Frais de Maîtrise d'œuvre et de Maîtrise d'ouvrage)(18% du coût des travaux)	0,473 M€
Provisions pour aléas et imprévus	0,263 M€
<hr/>	

Le coût de la déconstruction de l'ancien BV de 3,366M€ en CE 01/2006 a été stabilisé à **4,815M€ en euros courants à « fin de chantiers »**.

(...)

**Coût d'objectif de SNCF Mobilités :**

Le coût d'objectif de l'opération sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Mobilités est fixé à **1,410 M€(ce 01/2006)** répartis de manière indicative comme suit :

Travaux connexes à la dalle publique et à la dalle du futur BV	0,148 M€
Aménagement de l'accès ouest aux quais 1 et 2 de SNCF Réseau	0,256 M€
Travaux connexes supplémentaires	0,577 M€
<hr/>	
sous-total travaux	0,981 M€
Provisions pour aléas et imprévus	0,179 M€
Frais de Maîtrise d'œuvre	0,180 M€
Frais de Maîtrise d'ouvrage	0,070 M€
<hr/>	

## ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « FINANCEMENT DE LA PHASE 2 »

L'article « 6.1 Engagements des financeurs » est modifié et complété comme suit :

« Le présent avenant vaut engagement financier de l'Etat, de la Région, du Département des Hauts-de-Seine de l'EPADESA, de la RATP et de SNCF Mobilités pour un coût total de **52,106M€en CE 01/2006. Ce montant inclut le coût de 3,366M€en CE 01/2006 relatif à la déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs.**

La déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs fait l'objet d'un financement supplémentaire particulier de la part de l'Etat et de la Région sous la forme d'un **montant plafond forfaitaire de 4,815M€ en euros conventionnels à « fin de chantier », non actualisable et non révisable**, pris en charge intégralement par l'Etat et la Région selon la clé de répartition du CPER 2007-2013. »

L'article « 6.1 Engagements des financeurs » est modifié et complété comme suit :

« 6.1.1 Plan de financement de la phase 2

Périmètre de maîtrise d'ouvrage	Financeurs						
	MONTANT TOTAL (M€HT)	Etat	Région	Département*	EPADESA	RATP	SNCF Mobilités
	CE 01/2006	CPER 2007 - 2013			Financements complémentaires		
<b>RATP hors déconstruction ancien BV</b>	<b>29,060</b>	23,023		5,12	0,207	0,710	
	100,00%	81,91%		17,39%	0,70%		
		Financement CPER 2007-2013					
		8,583	14,440				
		37,28%	62,72%				
<b>RATP déconstruction ancien BV</b>	<b>3,366</b>	1,255	2,111				
	100,00%	37,28%	62,72%				
<b>SNCF Réseau</b>	<b>1,980</b>	1,580			0,400		
	100,00%	79,80%			20,20%		
		Financement CPER 2007-2013					
		0,589	0,991				
		37,28%	62,72%				
<b>SNCF Mobilités</b>	<b>1,410</b>	0,619			0,503		0,288
	79,57%	43,90%			35,67%		20,43%
		Financement CPER 2007-2013					
		0,231	0,388				
		37,28%	62,72%				
<b>EPADESA</b>	<b>16,290</b>				16,290		
	100,00%				100,00%		
<b>TOTAL</b>	<b>52,106</b>	<b>10,658</b>	<b>17,930</b>	<b>5,120</b>	<b>17,400</b>	<b>0,710</b>	<b>0,288</b>
	100,00%	20,45%	34,41%	9,83%	33,40%	1,36%	0,55%

\*La participation du Département est au forfait actualisable (subvention versée une fois par an suivant l'échéancier prévisionnel annexé à la convention de financement initiale)

**6.1.2 Plan de financement pour les travaux prévus pour la déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs (BV)**

Le plan de financement pour la déconstruction de l'ancien BV est établi en euros courants conventionnels à « fin de chantier ». Les participations de la Région et de l'Etat sont des montants plafonds forfaitaires, non actualisables et non révisables.

La RATP, maître d'ouvrage de la déconstruction de l'ancien BV, fera des appels de fonds spécifiques pour la déconstruction de l'ancien BV pour permettre le paiement des deux seuls financeurs, Etat et Région, sur la base des clefs suivantes :

<b>Pôle de Nanterre Université</b> <b>Déconstruction de l'ancien bâtiment voyageurs</b> <b>Montant en €HT (euros courants conventionnels à fin de chantier) et %</b>					
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>Département</b>	<b>EPADESA</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Maître d'ouvrage : RATP</b>	37,28%	62,72%	0%	0%	100%
	1 795 000	3 020 000	0	0	<b>4 815 000</b>

## **ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 8.2 « MODALITES D'ATTRIBUTION DES CREDITS DE PAIEMENTS »**

*L'article « 8.2 Crédits de paiements » est complété par un nouveau paragraphe comme suit :*

**Dans le cadre des travaux de la déconstruction de l'ancien BV, financé uniquement par l'Etat et la Région, les crédits de paiement seront versés sur la base de factures spécifiques respectant les clés et les montants indiqués dans le tableau de l'article 6.1.2.**

## **ARTICLE 7 - ENTREE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par lettre recommandée envoyée avec accusé de réception, par le STIF à l'ensemble des parties.

Le présent avenant tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de l'approbation de la convention initiale en Commission Permanente de la Région Ile-de-France, soit le 8 juin 2006.

## **ARTICLE 8 - REGLEMENT DES LITIGES**

Les parties s'engagent à rechercher un règlement amiable à tout différend résultant de l'interprétation, de l'exécution, de la validité et des conséquences du présent avenant.

Tout litige qui n'aura pu être réglé à l'amiable sera porté devant le tribunal compétent.

## **ARTICLE 9 - DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la convention de financement initiale non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

Tous les termes « SNCF » seront remplacés par « SNCF Mobilités » et « RFF » par SNCF Réseau dans la convention de financement initiale.

# SIGNATAIRES

Avenant établi en **8 exemplaires** originaux.

Date de notification du présent avenant n°1 :

<b>Pour l'État</b>  Date et signature	<b>Pour la Région Ile-de-France</b>  Date et signature	<b>Pour le Département des Hauts-de-Seine</b>  Date et signature
<b>Pour l'établissement public d'aménagement La Défense Seine Arche</b>  Date et signature	<b>Pour le STIF</b>  Date et signature	<b>Pour la RATP</b>  Date et signature
<b>Pour SNCF Réseau</b>  Date et signature	<b>Pour SNCF Mobilités</b>  Date et signature	



**Délibération n°2015/540**  
**Séance du 7 octobre 2015**

**PÔLE MULTIMODAL DE VAL DE FONTENAY**  
**CONVENTION DE FINANCEMENT DU D.O.C.P.**  
**ET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Contrat de Projet État-Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le rapport n°2015/540 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et de la concertation préalable pour le projet du pôle multimodal de Val de Fontenay entre :

- |   |                         |        |
|---|-------------------------|--------|
| - | La Région Île-de-France | 45,00% |
| - | L'État                  | 21,67% |
| - | Le STIF                 | 33,33% |


pour un montant total de 750 000 € HT courants conventionnels non actualisables non révisables et non assujettis à la TVA ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

**ARTICLE 3 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil  
du syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Île-de-France

**Délibération n°2015/541  
Séance du 7 octobre 2015**

**PÔLE MULTIMODAL DE POISSY**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU D.O.C.P.  
ET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Contrat de Projet État-Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le rapport n°2015/541 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement des études permettant la formalisation d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ainsi que la préparation et le déroulement de la concertation préalable pour le projet du pôle multimodal de Poissy entre :

- |                               |         |
|-------------------------------|---------|
| - La Région Île-de-France     | 35,00%  |
| - L'État                      | 15,00%  |
| - Le Département des Yvelines | 25,00%  |
| - Le STIF                     | 25,00 % |

pour un montant total de 450 000 € HT courants conventionnels non actualisables non révisables et non assujettis à la TVA ;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

**ARTICLE 3 :** de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil  
du syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/542  
Séance du 07 octobre 2015**

**AVENANT N°5 A LA CONVENTION  
DU 4 JUIN 2010 PORTANT DELEGATION DE COMPETENCE EN  
MATIERE DE TRANSPORTS SCOLAIRES  
AU DEPARTEMENT DE SEINE ET MARNE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles R213-4 à R213-9 et D213-22 à D213-28 du code de l'Education ;
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983 et la loi n°84-53 modifiée du 26 janvier 1983 ;
- VU** la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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°88-145 modifié du 15 février 1988 relatif aux agents non titulaires de la fonction publique territoriale ;
- VU** le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements administratifs locaux ;
- VU** le décret n°2009-954 du 29 juillet 2009 relatif aux modalités de transfert des services ou parties de services déconcentrés de l'État qui participent à l'exercice des compétences transférées au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en matière de plan de déplacements urbains, d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires ainsi que le remboursement des frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés ;
- VU** les délibérations n°2010/0116 et 2010/0117 du 17 février 2010 approuvant les règlements régionaux relatifs aux circuits spéciaux scolaires et au transport des élèves et étudiants handicapés ;
- VU** la convention du 4 juin 2010 conclue entre le Département de Seine-et-Marne et le Syndicat des transports d'Ile-de-France portant délégation de compétence en matière de transports scolaires, et ses avenants ;
- VU** le rapport n°2015/542 et 543 ;
- VU** les avis de la Commission économique et tarifaire et de la Commission de l'offre de transport du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : L'avenant n° 5 à la convention du 4 juin 2010 conclue entre le Département de Seine-et-Marne et le Syndicat des transports d'Ile-de-France portant

délégation de compétence en matière de transports scolaires annexé à la présente délibération est approuvé.

**ARTICLE 2 :** La directrice générale est autorisée à signer l'avenant n°5 visé à l'article 1 de la présente délibération.

**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



## Avenant n°5

### à la convention du 04 juin 2010 de délégation de compétence en matière de transports scolaires

#### ENTRE :

- Le SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 39bis-41 Rue de Châteaudun à Paris 9<sup>ème</sup>, (n°SIRET 287 500 078 00020), représenté par sa directrice générale, Madame Sophie MOUGARD en vertu de la délibération n° 2015/--- du 07 Octobre 2015 ci-après désigné le « STIF »,

#### D'UNE PART,

#### ET

- Le Département de Seine-et-Marne, ayant son siège Hôtel du Département, et représenté par le Président du Conseil Départemental, en vertu de la délibération de l'Assemblée Départementale n° du 2015, ci-après désigné « Le Département »,

#### D'AUTRE PART

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-3 et L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants,
- VU** le code de l'éducation, notamment ses articles R.213-4 à R.213-9, R.213.20 et D.213-22 à D.213-26,
- VU** la loi n° 83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi n° 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,
- VU** le décret n°88-145 modifié du 15 février 1988, le décret n° 2008-580 du 18 juin 2008, le décret n°2009-954 du 29 juillet 2009,
- VU** les délibérations du conseil du STIF n°2010/0116 et n°2010/0117 du 17 février 2010
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2010/0119 du 17 février 2010 portant délégation de compétences du STIF au Département de Seine-et-Marne en matière de transports scolaires,
- VU** la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 04 juin 2010 modifiée par la délibération 2010/0407 du conseil du STIF du 7 juillet 2010
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2015/0-- du 07 octobre 2015;
- VU** la délibération du ----- 2015 n° du Département;

## Préambule

Par délibération n°2010/0120 du 17 février 2010, le Département de Seine-et-Marne a reçu délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et le financement des transports scolaires (circuits spéciaux scolaires et transports des élèves et étudiants handicapés) sur son territoire.

Les compétences déléguées par le STIF au Département en matière de transports scolaires comprennent :

- l'organisation et le financement des services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves (circuits spéciaux scolaires),
- le remboursement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés entre leur domicile et leurs établissements scolaires et universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap,
- l'organisation et le financement de services de transports à destination des élèves et étudiants handicapés entre leur domicile et leurs établissements scolaires et universitaires.

Cette convention de délégation de compétences, signée le 29 juin 2010 et conclue pour 10 ans, jusqu'au terme de l'année scolaire 2019-2020, prévoyait dans son article 21, que le STIF et le Département se rencontrent en octobre 2013 pour évaluer la délégation de compétence et la pertinence des conditions financières.

D'autre part, des dispositifs dérogatoires en matière d'éligibilité des élèves ont été prévus dans l'article 17-1 et s'achevaient à la fin de l'année scolaire 2013/2014.

Par avenant n°3 à la convention de délégation, il a été convenu d'une part de reporter à la fin de l'année 2014 l'évaluation de la délégation de compétence (article 21), et d'autre part de prolonger jusqu'à la fin de l'année scolaire 2014-2015 les dispositifs dérogatoires en vigueur (article 17-1)

Les discussions entre le Département et le STIF, ouvertes en juillet 2013 pour les critères dérogatoires, et en juillet 2014 sur les conditions financières de la délégation ont porté sur :

- les principes de calcul des dotations du STIF et leurs montants, notamment en regard des dépenses réellement engagées par le Département
- l'élaboration de critères dérogatoires au règlement régional des circuits spéciaux s'appliquant sur l'ensemble du territoire régional

A la suite du constat partagé par le STIF et le Département quant aux modalités de calcul des dotations, conçues en 2008 avec les données disponibles à l'époque (complexité des calculs, difficulté d'élaborer des prévisions budgétaires fiables, écarts entre les coûts à la charge du Département et les dotations versées par le STIF), il a été convenu d'y apporter des modifications sur les bases suivantes :

- Aménager le principe de calcul des dotations pour se rapprocher de la dépense réelle
  - abandonner la notion de coût moyen régional par élève
  - conserver une dotation forfaitaire à l'élève ou étudiant handicapé, mais calculée sur une base départementale

- abandonner le principe d'une dotation à l'élève en circuit spécial, et le remplacer par une dotation forfaitaire départementale
- Simplifier le dispositif, réduire l'écart des soldes réels/prévisionnels
- Rendre plus fiable les prévisions budgétaires
- Conserver un mécanisme incitatif pour le Département

Sur cette base, les parties se sont accordées sur une nouvelle méthode de calcul, et ont fixé les montants des dotations pour les 5 prochaines années, jusqu'au terme de la délégation.

Ces montants, déterminés en valeur année scolaire 2014/2015 feront l'objet d'une actualisation annuelle à partir d'un indice reflétant l'évolution des coûts d'exploitation (Indice transports scolaires). Leurs valeurs diminuent progressivement sur les cinq années scolaires pour se rapprocher des dépenses réelles à la charge du Département.

La nouvelle méthode de calcul prévoit par ailleurs des dispositifs d'ajustement, avec des seuils de déclenchement de revoyure définis conjointement par les deux parties.

- en cas d'évolutions liées à des causes externes (TVA, réglementation sociale des conducteurs...) ou des causes liées à l'exploitation, comme une modification importante du périmètre d'exploitation (évolution de sectorisation scolaire, transfert important de lignes régulières vers les circuits spéciaux).
- en cas d'écart entre la dotation forfaitaire et une situation de référence recalculée chaque année pour chaque dotation (TA et CSS).
- lors du renouvellement des marchés publics.

L'analyse des résultats des trois dernières campagnes scolaires, complétée par les travaux d'un groupe de travail piloté par le STIF avec les départements de Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise, portant sur le dispositif dérogatoire pour les élèves résidant à moins de trois kilomètres de leur établissement scolaire, a abouti aux conclusions suivantes :

- la pérennisation du critère dérogatoire « RPI (Regroupement pédagogique intercommunal) » qui concerne de jeunes enfants de l'enseignement primaire et maternel et qui devient un critère d'éligibilité de plein droit
- une dérogation est maintenue, pour les élèves résidant à moins de trois kilomètres de leur établissement scolaire et répondant à une série de critères cumulatifs portant sur le trajet entre le domicile et l'établissement.

Ces nouvelles règles d'éligibilité, qui ont vocation à répondre à un besoin spécifique de transport, sont inscrites directement à l'article 2.2. du Règlement Régional des Circuits Spéciaux scolaires qui sera annexé à la convention de délégation de compétence, et qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> Aout 2016.



## **Article 1 - Dispositif dérogatoire au règlement régional des circuits spéciaux**

Les parties conviennent que les dispositions de l'article 17-1 de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010 s'appliqueront également pour la campagne 2015/2016.

A compter du 1<sup>er</sup> Aout 2016 :

- L'article 17.1 « dispositions spécifiques relatives à la définition de l'effectif subventionnable » de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010, est supprimé.
- Le Règlement Régional des circuits spéciaux scolaires, annexé au présent avenant, annule et remplace le précédent Règlement Régional annexé à la convention initiale

## **Article 2 - Modification des conditions financière de la délégation**

2.1 L'article 17.2 de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010, est supprimé.

2.2 L'article 17 de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010 est rédigé comme suit :

### ***« Article 17-Participation du STIF au financement des circuits spéciaux scolaires »***

La dotation financière du STIF est déterminée conformément aux principes définis dans l'annexe III relative aux définitions des valeurs et principes de calcul des dotations du STIF. »

2.3 Sont supprimés les deuxième, troisième et quatrième paragraphes de l'article 20 de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010

2.4 L'article 21 de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010, est rédigé comme suit :

### ***« Article 21 Ajustement des conditions financières »***

Le montant des dotations est fixé à l'annexe III à la présente convention, pour les cinq années scolaire à partir de l'année 2015/2016 jusqu'au terme de la délégation en 2020. Cependant, les parties s'engagent à étudier une modification du montant de ces dotations dans les cas suivants :

- En cas d'évolution du cadre règlementaire (TVA, réglementation sociale des conducteurs...)
- En cas de modification importante du périmètre d'exploitation : évolution de la sectorisation scolaire ayant un impact important sur les circuits spéciaux, transfert important de lignes régulières vers des circuits spéciaux (à l'exception des lignes à vocation scolaire assurant la desserte des RPI et assimilés)...
- En cas d'écart entre les dotations et une situation de référence calculée chaque année, conformément à l'article 4 de l'annexe III de la présente convention :
  - En cas d'écart entre la dotation départementale forfaitaire par élève ou étudiant handicapé de référence et la dotation forfaitaire départementale par élève et étudiant handicapé actualisée supérieur à  $\pm 5\%$

- En cas d'écart entre la dotation départementale pour circuit spéciaux de référence et la dotation départementale pour circuits spéciaux définitive supérieur à  $\pm 7\%$

Lors du renouvellement des marchés publics, le Département produit une note mesurant l'impact sur les dépenses d'exploitation. Si l'effet dépasse les seuils visés à l'alinéa précédent, les parties s'engagent à étudier une modification du montant des dotations correspondantes.

Les modifications des conditions financières ayant reçu l'accord des parties font l'objet d'un avenant. A défaut d'accord entre les parties sur les nouvelles conditions financières, et conformément aux dispositions de l'article 32 de la présente convention, l'une des parties peut résilier la présente convention dans les conditions de l'article 32-2 de la présente convention. »

2.5 L'article 22.1.2 de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010 est rédigé comme suit :

« 22.1.2. Après la période visée à l'article 9

La participation financière du STIF pour l'année scolaire N/N+1, sera versée sur le compte du Département conformément aux modalités ci-après rappelées :

- à compter du 15 octobre de l'année N, un premier acompte correspondant à 70% du montant de la dotation financière du STIF (telle que définie à l'article 1 de l'annexe III) pour les circuits spéciaux scolaires effectués au cours de l'année N/N+1 ;

- à compter du 15 février de l'année N+1, un second acompte correspondant à 20% du montant de la dotation financière du STIF pour les circuits spéciaux scolaires effectués au cours de l'année scolaire N/N+1 ;

- à compter du 15 octobre de l'année N+1, le solde de la dotation financière du STIF, pour les circuits spéciaux scolaires effectués au cours de l'année scolaire N/N+1, ainsi que le 1er acompte correspondant à l'année scolaire N+1/N+2.

Le paiement du solde sera effectué sur présentation de l'état des dépenses effectives du département pour l'année scolaire considérée visé par le payeur départemental.

2.6 L'annexe III, annexée au présent avenant, annule et remplace l'annexe III de la convention adoptée le 4 juin 2010.

### **Article 3- Entrée en vigueur**

Sauf date ultérieure indiquée dans les articles précédents, le présent avenant entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au Département.

### **Article 4- Portée de l'avenant sur les autres dispositions de la convention initiale**

Toutes les clauses de la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires du 4 juin 2010 et de ses précédents avenants, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, restent applicables de plein droit jusqu'au 30 juin 2020.

Fait à \_\_\_\_\_  
Le \_\_\_\_\_  
En double exemplaire,  
Le STIF

Le Département

Sophie MOUGARD

Jean-Jacques BARBAUX

**Annexes :**

Annexe 1 : Règlement Régional des circuits spéciaux scolaires en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> Aout 2016

Annexe 2 : Annexe III de la convention de délégation

# Règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires

## Sommaire

1.	Objet du présent règlement régional.....	2
2.	Les conditions d'accès au service.....	2
2.1.	Les usagers des circuits spéciaux. ....	2
2.2.	Elèves éligibles .....	3
2.3.	Conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires. ....	4
3.	Définition du service offert dans un circuit spécial scolaire et tarification. ....	4
3.1 –	Niveau d'offre. ....	4
3.2-	Caractéristiques générales des itinéraires des CSS .....	4
3.3 –	Age et équipement des véhicules.....	5
3.4 –	Équipement des points d'arrêts. ....	5
3.5 –	Facteur déterminant la création d'un nouveau circuit. ....	6
3.6 –	Tarifs régionaux des abonnements sur circuit spécial scolaire.....	6
3.7–	Prix public local des abonnements et délivrance des cartes. ....	6
3.8–	Sécurité et discipline.....	7
4.	Cas d'une délégation de compétence .....	7
4.1 –	Délivrance d'une dotation financière par le STIF. ....	7
4.2 –	Cas particuliers .....	7

## 1. Objet du présent règlement régional.

Le présent règlement a pour objet de définir les règles et principes communs qui s'imposent à toute autorité organisatrice de circuits scolaires dans la région Ile de France. En cas de délégation de compétence, la collectivité à laquelle la compétence a été déléguée peut fixer des règles complémentaires, dans le respect et en cohérence avec les règles et principes communs figurant dans le présent règlement, pouvant prendre, notamment, la forme d'un règlement local.

Le terme autorité organisatrice désigne ci-après soit le STIF (autorité organisatrice de premier rang), soit la collectivité à laquelle la compétence a été déléguée (autorité organisatrice de second rang).

Par « circuit spécial scolaire », on entend un service de transport routier mis en place à l'initiative d'une autorité organisatrice afin de permettre les déplacements des élèves entre leur domicile et l'établissement où ils sont scolarisés :

- lorsqu'il n'existe pas de lignes régulières routières ou ferrées,
- lorsque ces déplacements ne peuvent être effectués par les lignes régulières routières ou ferrées, dans des conditions satisfaisantes compte tenu notamment des horaires, des fréquences, des temps de parcours, des correspondances et de l'âge des enfants,
- lorsqu'un circuit spécial scolaire présente un meilleur rapport « coût / niveau de satisfaction du besoin de déplacement des élèves » que les lignes régulières routières.

Par définition, un circuit spécial scolaire fonctionne uniquement pendant les périodes scolaires.

## 2. Les conditions d'accès au service

### **2.1. Les usagers des circuits spéciaux.**

La vocation des circuits spéciaux est d'assurer, à titre principal, à l'intention des élèves suivant un enseignement pré-élémentaire, élémentaire ou secondaire, la desserte des établissements d'enseignement suivants :

- établissements d'enseignement public – général, technique ou professionnel - relevant du ministère de l'éducation nationale, du ministère de l'agriculture ou d'un autre ministère, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- établissements d'enseignement public réservés aux mineurs inadaptés relevant du ministère de l'éducation nationale, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- établissements d'enseignement privé – général, technique ou professionnel - sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,
- établissements d'enseignement privé, sous contrat d'association conclu en application des articles L.442-5 et suivants du code de l'Education, réservés aux mineurs inadaptés, dispensant un enseignement du premier degré (maternel et primaire) et du second degré,

- centres de formation d'apprentis (CFA) pour les seules classes de préparation à l'apprentissage.

Dans la limite des places disponibles, et sous réserve de l'autorisation de l'autorité organisatrice, les usagers suivants peuvent également être transportés sur ces circuits : personnel enseignant et administratif des établissements susvisés, correspondants étrangers accueillis par les établissements susvisés, etc.

## 2.2. Elèves éligibles

Le STIF souhaite plus particulièrement faciliter l'accès aux transports scolaires des élèves dits « éligibles » dont les besoins en matière de déplacement sont considérés comme prioritaires.

Sont éligibles les élèves scolarisés dans l'un des établissements cités au 2.1. :

- âgés de moins de 21 ans ;
- dont la résidence est en Ile-de-France (par « résidence » on entend le lieu où habite généralement l'élève pendant les périodes scolaires) ;
- scolarisés avec le statut d'externe ou de demi-pensionnaire ;

et ressortissant de l'un des 3 cas suivants :

- la résidence de l'élève est située à 3 km ou plus de l'établissement qu'il fréquente ;
- l'élève est scolarisé dans le cadre d'un RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal) ou assimilés ;
- la résidence de l'élève est située à moins de 3 km de l'établissement (le calcul de la distance est réalisé par le logiciel du STIF, sur la base du parcours à pied le plus court), et son parcours à pied répond aux deux critères suivants :

1. Un Cheminement piéton inexistant ou insuffisant sur la majeure partie du trajet :

OU - Absence de trottoir ou de sente piétonne ou un trottoir d'une largeur inférieure à 1,40m

OU - Absence d'éclairage public

OU - Traversée d'une intersection avec une voirie à fort trafic ou à vitesse de circulation élevée (comme cités au point 2. ci-dessous)

OU - Franchissement d'un passage à niveau

ET :

2. Une Voirie présentant sur la majeure partie du trajet :

OU - une vitesse de circulation supérieure à 50 km/h en zone agglomérée ou supérieure à 70 km hors agglomération

- un trafic routier supérieur à 6000 véhicules/jour en zone agglomérée et 10.000 véhicules/jour en zone non agglomérée

Les élèves ne répondant pas à l'ensemble de ces critères sont des élèves dits « non-éligibles ».

### **2.3. Conditions d'accès aux circuits spéciaux scolaires.**

Un abonnement sur un circuit spécial peut être délivré à tout usager des circuits spéciaux, tels que définis au 2.1.

Dans l'attribution des abonnements pour un circuit spécial, priorité est donnée aux demandes des élèves éligibles, tels que définis au 2.2..

L'autorité organisatrice des circuits n'est pas tenue d'honorer toutes les demandes d'élèves non éligibles ou des autres usagers si le nombre de places assises disponibles est insuffisant après satisfaction des demandes des élèves éligibles.

Les critères d'acceptation ou refus des demandes des élèves non éligibles ou des autres usagers sont laissés au libre choix de l'autorité organisatrice.

La prise en charge des élèves de maternelle, qu'ils soient éligibles ou non éligibles, est conditionnée par la présence d'au moins un accompagnateur à l'intérieur du véhicule. Cet accompagnateur n'est pas financé par le STIF.

## **3. Définition du service offert dans un circuit spécial scolaire et tarification.**

### **3.1 – Niveau d'offre.**

Pendant les périodes scolaires, un circuit spécial scolaire doit, a minima :

- comporter un trajet aller (des communes de résidence des élèves vers le/les établissement(s) scolaires) le matin arrivant avant le début des premiers cours ;
- comporter un trajet retour (du/des établissement(s) scolaires vers les communes de résidence des élèves) l'après midi partant après la fin des derniers cours (ou le midi si il n'y a pas de cours l'après midi).

L'ajout de trajets allers et/ou retours ou de trajets, y compris, pendant la pause méridienne pour le déplacement des élèves entre leur établissement et le lieu où ils déjeunent, est au libre choix de l'autorité organisatrice.

Le nombre d'aller et/ou retour doit être examiné au regard d'un équilibre raisonnable des moyens supplémentaires à mettre en œuvre et du nombre d'élèves à transporter.

### **3.2- Caractéristiques générales des itinéraires des CSS**

La définition des itinéraires doit répondre à toutes les exigences de sécurité optimale, afin que l'exploitation se fasse, pour les élèves transportés, dans des conditions satisfaisantes. Ainsi, notamment :

- les marche-arrières et les demi-tours sont interdits, sauf impossibilité technique avérée, validée par l'AO.
- Entre le/les établissement(s) et l'arrêt le plus éloigné, le temps de trajet dans des conditions normales doit être au plus de 60 minutes sauf lorsque l'offre éducative le justifie.

### **3.3 – Age et équipement des véhicules.**

Le transport des élèves sur les circuits spéciaux doit être effectué avec des autocars (classe II ou III), des véhicules de petite capacité (classe B), ou des véhicules de petite remise.

Les véhicules utilisés pour le transport des élèves sur les circuits spéciaux :

- doivent être conformes à la réglementation en vigueur en matière d'équipement et de sécurité prévue par le code de la route livre III et article R412-2 et par l'arrêté du 2 juillet 1982;
- doivent être conformes au nouveau Règlement Européen N°107 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules de catégorie M2 et M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction.
- doivent être âgés au plus de 15 ans pour les véhicules de classe II ou III ;
- doivent être âgés au plus de 10 ans pour les véhicules de classe B ;
- doivent être âgés au plus de 7 ans pour les véhicules de petite remise ;
- doivent, dans le respect des règles en vigueur, avoir une capacité telle que, dans des conditions normales de fonctionnement du circuit, tous les élèves transportés voyagent assis.

### **3.4 –Équipement des points d'arrêts.**

Les élèves ne doivent monter ou descendre du véhicule qu'aux points d'arrêt.

Lorsqu'un circuit spécial emprunte une même partie d'itinéraire que des lignes régulières, l'autorité organisatrice utilise les arrêts correspondants.

Lorsque cela n'est pas possible, l'autorité organisatrice étudie l'implantation de tout point d'arrêt desservi par tout circuit spécial scolaire de sorte que la sécurité des élèves et du véhicule soit assurée et ce, en lien avec les gestionnaires de la voirie concernée, et les détenteurs du pouvoir de police.

Son implantation doit notamment prendre en compte le type de voirie, la circulation routière (niveau de trafic), la largeur de la chaussée, les intersections routières, la stabilité des accotements, la fréquentation du point d'arrêt, le cheminement piétonnier d'approche. Le point d'arrêt doit être visible et le calibrage de la zone d'attente adapté à la fréquentation s'y rapportant.

Son aménagement est de la responsabilité du gestionnaire de voirie, éventuellement associé au gestionnaire de l'espace urbain et au responsable du pouvoir de police.

De façon plus générale, l'autorité organisatrice a pour obligation d'être en conformité avec les dispositions juridiques relevant du code de la voirie routière et du code de la route.

En cas de modification temporaire des points d'arrêt (pour raison de travaux sur la voirie, par exemple), les usagers doivent en être préalablement informés. Les points d'arrêt provisoires éventuellement utilisés doivent être identifiés et sécurisés de manière appropriée.

L'AO doit, sur demande de la famille d'un élève handicapé, mettre en accessibilité les points d'arrêt les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté, si son projet personnalisé de scolarisation (PPS) prévoit une scolarisation à plein temps et l'utilisation des transports collectifs. En cas d'impossibilité technique avérée, l'AO mettra en place un service de substitution.



### **3.5 –Facteur déterminant la création d’un nouveau circuit.**

A moins de 15 élèves éligibles au sens du 2.2, scolarisés dans un même établissement, en tenant compte des principes de sectorisation,, l’autorité organisatrice n’est pas tenue de créer un nouveau circuit. Cette règle ne s’applique pas aux circuits desservant des classes de l’enseignement spécialisé et adapté telles que les SEGPA, CLIN ou CLA, ULIS,.

### **3.6 – Tarifs régionaux des abonnements sur circuit spécial scolaire.**

Conformément à l’article L1241-2 du code des transports, le STIF fixe les tarifs régionaux des abonnements destinés aux usagers des circuits spéciaux.

Les tarifs régionaux des abonnements annuels sur circuits spéciaux sont identiques quel que soit la longueur du trajet effectué.

Ils sont fixés chaque année par décision du STIF pour d’une part les élèves éligibles et d’autre part les élèves non éligibles et les autres usagers

Ces tarifs déterminent le montant maximum qui peut être demandé à l’usager, augmenté, le cas échéant, de frais de dossier.

#### **3.6.1 – Cas particuliers**

- Déménagement

En cas de déménagement en cours d’année scolaire au sein d’un même département, un élève déjà inscrit sur un circuit, sous réserve de places disponibles sur son nouveau circuit d’affectation, pourra bénéficier d’une nouvelle carte d’abonnement, à titre gratuit.

- Titres temporaires

Les correspondants accueillis à titre temporaire, sous réserve de places disponibles, pourront bénéficier d’une autorisation temporaire de transport. Ce document sera délivré pour une durée ne pouvant excéder six semaines.

### **3.7– Prix public local des abonnements et délivrance des cartes.**

Le prix effectivement payé par l’usager peut être inférieur au tarif fixé par le STIF du fait d’aménagements tarifaires locaux, applicables aux circuits et financés par une collectivité ou un groupement de collectivités d’Ile-de-France dans le cadre d’une convention conclue avec le STIF.

Le prix public local est le montant que doit régler l’usager pour bénéficier d’un abonnement sur circuit spécial.

Le prix public local est égal à :

- au tarif régional ;

- éventuellement diminué d'aménagements tarifaires financés par une collectivité ou un groupement de collectivités d'Ile-de-France ;
- augmenté, le cas échéant, de frais de dossier.

Les principes encadrant la vente et l'utilisation des abonnements sont déclinés dans les Conditions Générales d'Utilisation (CGU) de l'abonnement circuit spécial scolaire. Celles-ci doivent comporter à minima les conditions d'accès à l'abonnement, les modalités de délivrance et de paiement, ainsi que les conditions d'utilisation. Les autorités organisatrices délégataires peuvent compléter ces CGU si elles le souhaitent.

### **3.8– Sécurité et discipline.**

L'Autorité Organisatrice doit respecter, et faire respecter aux entreprises de transport, les réglementations en vigueur en matière de sécurité des usagers transportés (code de la route, arrêté du 2 juillet 1982, etc.).

En outre, l'Autorité Organisatrice peut édicter des règles complémentaires relatives à la sécurité et à la discipline à bord des véhicules affectés aux circuits spéciaux scolaires.

Elle peut aussi mettre en place une procédure disciplinaire adossée à une échelle des sanctions allant de l'avertissement à l'exclusion définitive en fonction de la gravité des incivilités commises.

## **4. Cas d'une délégation de compétence**

### **4.1 – Délivrance d'une dotation financière par le STIF.**

Le STIF verse aux collectivités locales ayant reçu par convention une délégation de compétence pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires, une dotation financière au titre de chaque année scolaire, tenant compte notamment du nombre d'élèves éligibles, tels que définis au 2.2.

### **4.2 – Cas particuliers**

#### ***Cas du financement par le STIF dans le cadre d'un service réalisé sur le territoire d'une collectivité locale francilienne autre que celui de l'autorité organisatrice délégataire***

L'autorité organisatrice délégataire doit s'efforcer, lorsque le besoin existe, d'accueillir sur ses circuits des élèves éligibles ne résidant pas sur son propre territoire.

Dans cette hypothèse :

- la dotation du STIF prend en compte l'ensemble des élèves éligibles, qu'ils résident ou non sur son territoire,
- il est recommandé à l'autorité organisatrice délégataire de conclure avec la ou les collectivité(s) de résidence des élèves éligibles une convention établissant les modalités techniques et financières liées aux transports desdits élèves éligibles.

***Cas du financement du STIF, dans le cadre d'un service assuré par une autorité organisatrice extérieure à l'Ile-de-France***

Lorsqu'un ou plusieurs élève(s) éligible(s) résidant sur le territoire d'une autorité organisatrice délégataire mais scolarisés hors Ile-de-France sont transportés sur des circuits organisés par une autorité organisatrice extérieure à l'Ile-de-France :

- la dotation du STIF versée à l'autorité organisatrice délégataire est calculée en prenant en compte ces élèves,
- une convention est établie entre l'AO délégataire, du lieu de résidence des élèves et l'AO non francilienne qui assure le transport des élèves fixant les modalités techniques, financières et juridiques liées aux transports desdits élèves éligibles.

## ANNEXE III

### Définitions des valeurs et principes de calcul des dotations du STIF dans le cadre des conventions de délégation de compétence en matière de transports scolaires (circuits spéciaux scolaires et transports d'élèves et d'étudiants handicapés).

#### 1. Définitions des valeurs et principes de calcul relatifs à la dotation du STIF en matière de circuits spéciaux scolaires

##### 1.1. Définition des valeurs

« **Dotation forfaitaire départementale pour circuits spéciaux** » : la dotation forfaitaire départementale pour circuits spéciaux est fixée pour chaque année scolaire jusqu'à la fin de la délégation de compétence, en valeur 2014/2015 :

	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020
Dotation forfaitaire départementale pour circuits spéciaux (valeur 2014/2015) (en M€)	8,00	7,60	7,05	6,60	6,40

##### 1.2. Formule de calcul de la dotation du STIF

Dotation forfaitaire départementale pour circuits spéciaux N/N+1 en valeur 2014/2015	X	Actualisation par l'indice Transports Scolaires (§3) jusqu'à l'année N/N+1	=	<b>Dotation forfaitaire départementale pour circuits spéciaux définitive N/N+1</b>
--	---	--	---	--

#### **Exemple de calcul de dotation pour l'année 2015/2016 :**

8,00 M€ x actualisation par l'indice Transport Scolaires 2015/2016 = Dotation forfaitaire départementale pour circuits spéciaux définitive pour l'année 2015/2016

## **2. Définitions des valeurs et principes de calcul relatifs à la dotation du STIF en matière de Transports adaptés**

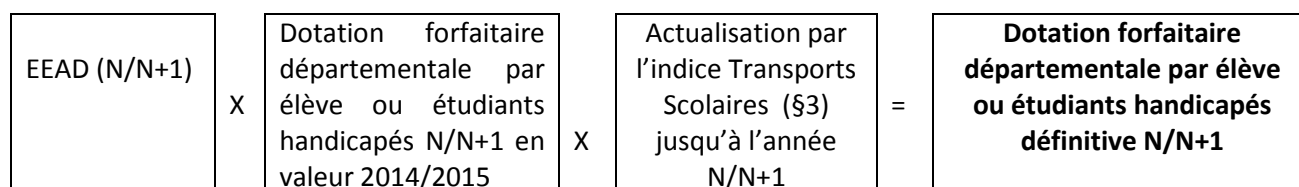
### 2.1. Définition des valeurs

« **Dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiants handicapés** » : la dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiants handicapés est fixée pour chaque année scolaire jusqu'à la fin de la délégation de compétence, en valeur 2014/2015 :

	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020
Dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiant handicapé (valeur 2014/2015) (en euros)	10660,30	10262,53	9864,76	9387,43	9188,54

« **Effectif d'élèves et d'étudiants ayants droit bénéficiaires du remboursement ou usagers des services organisés pour la campagne N/N+1 pour le département** » [ EEAD (N/N+1) ] : nombre d'élèves et d'étudiants bénéficiaires de remboursement de frais de transport ou transportés sur un service organisé, relevant de la compétence du délégataire, recensé au 30 juin de l'année N+1 pour l'année scolaire N/N+1

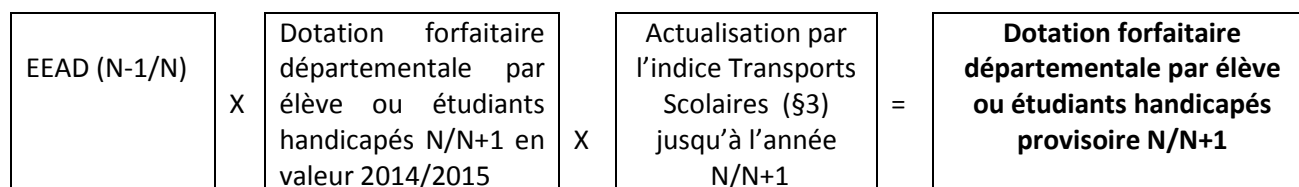
### 2.2. Formule de calcul de la dotation du STIF



#### **Exemple de calcul de dotation pour l'année 2015/2016 :**

EEAD (2015/2016) x 10 660,30 € x actualisation par l'indice Transport Scolaires 2015/2016 = Dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiant handicapés pour l'année 2015/2016

### 2.3. Formule de calcul de la dotation du STIF prévisionnelle.



#### **Exemple de calcul de dotation pour l'année 2015/2016 :**

EEAD (2014/2015) x 10 660,30 € x actualisation par l'indice Transport Scolaires 2015/2016 = Dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiant handicapés provisoire pour l'année 2015/2016

### 3. Actualisation des montants

La « dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiants handicapé » et la « dotation forfaitaire pour circuits spéciaux » sont actualisées chaque année selon l'indice « transports scolaires », calculé sur la base de la formule détaillée ci-dessous.

0.45 x	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice salaire horaire ouvriers « transport terrestre et transport par conduite » – Ministère du travail SHOUV S (indice 49 de la NAF 88)
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Prix HT du gazole en cuve en fin de mois, déduction faite du remboursement partiel de la TIPP
+		
0.10 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix (IP) de l'offre intérieure de produits industriels - Autobus et autocars (Identifiant INSEE : 1653206) x 1,0738 (coefficient de raccordement)
+		
0.05 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Entretien et réparation de véhicules personnels
+		
0.30 X	Valeur moyenne de oct. N-2 à sept. N-1 / Valeur moyenne de oct. N-3 à sept. N-2	Indice des prix à la consommation - Services

Cet indice est fixé annuellement par décision du directeur général du STIF pour l'ensemble de l'Ile-de-France.

Si les conditions économiques relatives au transport des élèves et étudiants handicapés s'avèrent évoluer de manière substantiellement différente par rapport à l'indice d'actualisation « transports scolaires », le Conseil du STIF pourra, par délibération, adopter, le cas échéant, une valeur d'actualisation plus adaptée de la « dotation forfaitaire départementale par élève ou étudiants handicapé » et de la « dotation forfaitaire pour circuits spéciaux »

#### 4. Ajustement des conditions financières

##### 4.1. Définition des valeurs (circuits spéciaux scolaires)

« **Circuit spécial scolaire subventionnable** » : Circuit spécial scolaire ayant vocation à transporter au moins un élève éligible tel que défini à l'article 2.2 du règlement régional des circuits spéciaux scolaires.

« **Offre de base** » : Pour un contrat relatif à l'exploitation d'un **circuit spécial scolaire subventionnable** (ou une régie de transport), « l'offre de base » comprend dans le cas général :

- les trajets aller (des communes de résidence des élèves vers le/les établissement(s) scolaires) le matin arrivant avant le début des cours ;
- les trajets retour (du/des établissement(s) scolaires vers les communes de résidence des élèves) l'après midi partant après la fin des cours (ou le midi si il n'y a pas de cours l'après midi).

« **Coût de la campagne N/N+1 du département** » : somme, arrêtée au 30 septembre de l'année N+1, des montants facturés correspondant à **l'offre de base** pour l'ensemble des contrats passés en vue de l'exploitation des circuits spéciaux subventionnables organisés par le département sur la campagne N/N+1 (et des régies de transport). Dans l'hypothèse où le montant de certaines factures ne serait pas connu au 30 septembre de l'année N+1, le calcul inclura par défaut une estimation des factures manquantes, qui sera identifiée par le département.

« **Recettes potentielles du département pour l'année N/N+1** » : produit, arrêté au 30 juin de l'année N/N+1 :

- du nombre d'élèves éligibles par le tarif régional « élèves éligibles » tel que défini à l'article 3.6 du règlement régional et
- du nombre d'élèves non-éligibles par le tarif régional « élèves non éligibles »

« **Coefficient de référence pour l'année N/N+1** » : ce coefficient est fixé pour chaque année scolaire jusqu'à la fin de la convention de délégation de compétence

	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020
Coefficient de référence	1,48	1,40	1,30	1,22	1,18

##### 4.2. Formule de calcul de la dotation départementale pour circuit spéciaux de référence

$$\left( \begin{array}{|l|} \hline \text{Coût de la} \\ \text{campagne} \\ \text{N/N+1 du} \\ \text{département} \\ \hline \end{array} \right) - \begin{array}{|l|} \hline \text{Recettes} \\ \text{potentielles du} \\ \text{département} \\ \text{pour l'année} \\ \text{N/N+1} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|l|} \hline \text{Coefficient} \\ \text{de} \\ \text{référence} \\ \text{pour} \\ \text{l'année N/N+1} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|l|} \hline \text{Dotation} \\ \text{départementale} \\ \text{pour circuit} \\ \text{spéciaux de} \\ \text{référence N/N+1} \\ \hline \end{array}$$

#### 4.3 Définition des valeurs (élèves et étudiants handicapés)

« **Coût de la campagne N/N+1 du département** » : somme, arrêtée au 30 septembre de l'année N+1, des montants facturés ou remboursés correspondant au transport des élèves et étudiants ayant droit relevant de la compétence du département sur la campagne N/N+1. Dans l'hypothèse où le montant de certaines factures ou remboursements ne seraient pas connu au 30 septembre de l'année N+1, le calcul inclura par défaut une estimation des factures et remboursements manquants, qui sera identifiée par le département.

« **Coefficient de référence pour l'année N/N+1** » : ce coefficient est fixé pour chaque année scolaire jusqu'à la fin de la convention de délégation de compétence

	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020
Coefficient de référence	1,22	1,18	1,13	1,08	1,05

#### 4.4 Formule de calcul de la dotation départementale par élève et étudiant handicapé de référence

$$\left( \begin{array}{|c|} \hline \text{Coût de la} \\ \text{campagne} \\ \text{N/N+1 du} \\ \text{département} \\ \hline \end{array} \right) / \begin{array}{|c|} \hline \text{EEAD N/N+1} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{Coefficient} \\ \text{de} \\ \text{référence} \\ \text{pour} \\ \text{l'année N/N+1} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{Dotation} \\ \text{départementale} \\ \text{par élève et} \\ \text{étudiant} \\ \text{handicapé de} \\ \text{référence N/N+1} \\ \hline \end{array}$$



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/543**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**ABONNEMENTS « CARTE SCOLAIRE BUS LIGNES REGULIERES » ET  
« CARTES SCOLAIRES BUS LIGNES REGULIERES RPI »**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2011/0030 du 9 février 2011 relative à la création des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » et « Cartes scolaires bus lignes régulières RPI », arrêt de la délivrance des abonnements scolaires subventionnés et des abonnements scolaires réglementés ;
- VU** le rapport n°2015/542 et 543 ;
- VU** les avis de la commission économique et tarifaire et de la commission de l'offre de transport du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : A compter du 1<sup>er</sup> août 2016, le 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 1 de la délibération n°2011/0030 du 9 février 2011 relative à la création des abonnements « Carte scolaire bus lignes régulières » est supprimé et remplacé par l'alinéa suivant :

« Un département peut établir une liste de parcours identifiés à partir de critères de vitesse de circulation, de volume du trafic routier et de manque d'aménagements pour le cheminement piétonnier, et décider d'accorder une subvention pour l'acquisition d'un titre scolaire, en dérogation de la règle de distance domicile-établissement, aux enfants contraints d'emprunter l'un des parcours pour se rendre à leur établissement de scolarisation. Dans cette hypothèse, l'abonnement « Carte scolaire bus lignes régulières » est accessible aux enfants susceptibles de bénéficier de la subvention départementale par dérogation et respectant les critères détaillés à l'alinéa précédent à l'exception de la condition de distance minimale de trois kilomètres entre domicile et établissement. Les critères sur lesquels peut se fonder l'identification d'un parcours précité sont précisés dans les conditions générales de vente de l'abonnement « Carte scolaire bus lignes régulières ». »

Les autres dispositions de la délibération n°2011/0030 du 9 février 2011 susvisée, non modifiées par le présent article et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent applicables.

**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

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/544  
Séance du 07 octobre 2015**

**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA COMMUNAUTE D AGGLOMERATION LE PARISIS  
POUR L'ORGANISATION DE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

-----  
**SERVICE REGULIER LOCAL « CITEVAL HERBLAY », SERVICE REGULIER  
LOCAL « CITEVAL CORMEILLES EN PARISIS »**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n°2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Le Parisis du 29 septembre 2015 ;
- VU** le rapport n °2015/544 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver la convention par laquelle la Communauté d'Agglomération Le Parisis reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place de dessertes de niveau local telle que décrite ci-dessous :

- Le service régulier local dénommé « Citéval Cormeilles » dessert les quartiers du Val d'Or et le quartier de la rue Hautes Ruelles à destination de la gare SNCF de Cormeilles en Parisis. Le service fonctionne du lundi au vendredi de 6h50 à 20h00, hors jours fériés
- Le service régulier local dénommé « Citéval Herblay » organisé en deux circuits, dessert en heures creuses les quartiers du grand centre ville vers la place de la Libération. Le service fonctionne du mardi au samedi de 9h à 12h57 et de 14h00 à 19h27 du mardi au samedi et de 9h à 13h27 le dimanche.

**ARTICLE 2** : La tarification applicable est la tarification francilienne.

**ARTICLE 3** : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de la Communauté d'Agglomération Le Parisis est de 175 576 € TTC (valeur 2015) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

**ARTICLE 4** : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1<sup>er</sup> et jointe à la présente délibération.

**ARTICLE 5** : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du(es) service(s) délégué(s).

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/545  
Séance du 7 octobre 2015**

**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA COMMUNE DE MOUROUX  
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL**

**TRANSPORT A LA DEMANDE**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du STIF n° 2007/0048 du 14 février 2007 relative aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2009/0518 du Conseil du STIF du 27 mai 2009 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 20 juillet 2009 ;
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2011 sur l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération de la commune de MOUROUX n°2012/41 du 05 avril 2012 ;
- VU** la délibération n° 2012/0169 du Conseil du STIF du 6 juin 2012 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 8 août 2012 ;
- VU** la délibération n°2015/34 de la commune de MOUROUX du 27 mars 2015;
- VU** le rapport n°2015/545 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

**CONSIDERANT** que la convention de délégation de compétence précédente du 08/08/2012, approuvée par la délibération n°2012/0169 susvisée, prend fin le 30/09/2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Est approuvée la convention par laquelle la commune de Mouroux reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile de France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de type transport à la demande, telle que décrite ci-dessous :

- Le transport à la demande de la Commune de Mouroux de type desserte zonale, dessert les communes environnantes dans un périmètre de 20kms à l'exception de la commune de Chessy desservie par la ligne 17.
- Il fonctionne du lundi au vendredi de 8h à 18h00 sur réservation préalable au plus tard 24heures avant la course

**ARTICLE 2** : La tarification applicable est la tarification spécifique au voyage.

**ARTICLE 3** : La participation du STIF au financement de la desserte de niveau local de la Commune de Mouroux est de 7 780€ TTC (valeur 2015) en année pleine ; elle est revalorisée chaque année en fonction de la formule de révision fixée dans la convention de délégation de compétence.

**ARTICLE 4** : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1<sup>er</sup> et jointe à la présente délibération.

**ARTICLE 5** : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2015/546  
Séance du 07 octobre 2015**

**DELEGATION DE COMPETENCE  
A LA VILLE DE LIVRY-GARGAN  
POUR L'ORGANISATION D'UNE DESSERTE DE NIVEAU LOCAL  
SERVICE REGULIER LOCAL DE LIVRY-GARGAN**

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

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 et suivants et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** la délibération n° 2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2011-04-38 du Conseil municipal de Livry-Gargan du 28 avril 2011,
- VU** la délibération n°2011/0497 du Conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2011 ;
- VU** la délibération n°2011/0934 du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 28 décembre 2011 et son avenant n°1,
- VU** la délibération n°2014-11-06 du Conseil municipal du 20 novembre 2014 de Livry-Gargan ;
- VU** la délibération n°2014/491 du Conseil du STIF du 10 décembre 2014 ;
- VU** la délibération du Conseil municipal du 24 septembre 2015 de Livry-Gargan ;
- VU** le rapport n°2015/546 ;
- VU** les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission économique et tarifaire du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

**CONSIDERANT** que la convention de délégation de compétence précédente du 28 décembre 2011 et son avenant n°1, approuvés par les délibérations n°2011/0934 et 2014/491 susvisées, ont pris fin le 31 août 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Est approuvée la convention par laquelle la Ville de Livry-Gargan reçoit délégation de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'organisation et la mise en place d'une desserte de niveau local de service régulier local, telle que décrite ci-dessous :

- Service communal de déplacement urbain « La Navette ».

**ARTICLE 2** : Les voyageurs sont admis gratuitement sur ce service.

**ARTICLE 3** : La directrice générale est autorisée à signer la convention visée à l'article 1 et jointe à la présente délibération.

**ARTICLE 4** : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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

Jean-Paul HUCHON  




Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/548**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**MISE A DISPOSITION DES DONNEES DE TRANSPORT DISPONIBLES**  
**DANS LE CADRE DE LA DEMARCHE OPEN DATA DU STIF**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 1115-1 et L. 1115-2, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération n°2009/1032 du 9 décembre 2009 relative au schéma directeur de l'information voyageur ;
- VU** le rapport n°2015/548 ;
- VU** l'avis de la commission de la Qualité de service du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver les orientations cibles de diffusion de données et le plan d'actions du STIF permettant l'ouverture progressive des données Transport, tels que prévus dans le rapport n°2015/548 et dans ses deux annexes.

**ARTICLE 2 :** Dans le respect des principes figurant en annexe 2 du rapport mentionné à l'article 1, la directrice générale reçoit délégation du conseil pour mettre en place les licences et les conditions générales d'utilisation qui seront publiées sur la plateforme Open Data du STIF.

**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 MUCHON



Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/549  
Séance du 07 octobre 2015**

**CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LA PROLONGATION DE  
L'EXPERIMENTATION WELCOME SUR LE RER B NORD**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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 contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF signé le 3 mai 2012 ;
- VU** la décision 2015/070 du 11 février 2015 sur l'expérimentation du dispositif Welcome ;
- VU** le rapport n°2015/549 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : d'approuver la prolongation du projet Welcome objet du rapport de présentation ;

**ARTICLE 2** : d'approuver la convention jointe à la présente délibération et d'autoriser la directrice générale à la signer ;

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

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

Jean-Paul HUCHON





-----

**CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF**

-----

Convention de financement pour la prolongation de  
l'expérimentation Welcome sur le RER B Nord

-----

---

**Convention**  
régissant les rapports entre

Le STIF et SNCF Mobilités

pour la prolongation du dispositif Welcome

## SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....	5
ARTICLE 2. DESCRIPTIF DU PROGRAMME WELCOME.....	5
ARTICLE 3. COMITE DE PILOTAGE .....	6
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT .....	7
ARTICLE 5. CALENDRIER .....	7
ARTICLE 6. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS.....	7
Principe de sollicitation des appels de fonds intermédiaires .....	7
Pièces relatives au solde de la subvention du STIF .....	8
ARTICLE 7. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF .....	8
Modalités de versement des subventions du STIF .....	8
Modalités de règlement du solde.....	9
Coordonnées bancaires du bénéficiaire .....	9
ARTICLE 8. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF .....	9
Accès aux données relatives à la réalisation de Welcome .....	9
Droit d'audit du STIF .....	9
ARTICLE 9. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES .....	10
Propriété intellectuelle des études .....	10
ARTICLE 10. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS .....	10
Modification du contenu du projet .....	10
ARTICLE 11. COMMUNICATION .....	10
Principes généraux .....	10
ARTICLE 12. TRAITEMENT DES LITIGES .....	10
ARTICLE 13. DUREE DE LA CONVENTION .....	11
ARTICLE 14. RESILIATION DE LA CONVENTION .....	11

**Entre,**

- Le **Syndicat des Transports d'Ile de France** (STIF) dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération n° du 7 octobre 2015,
- Dénommé ci après « le STIF ».
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 2 place aux étoiles 93200 St Denis, représenté par Monsieur Alain Krakovitch, Directeur Général de SNCF Transilien
- Dénommée ci-après « SNCF Mobilités »

Le STIF et SNCF Mobilités sont ci-après ensemble dénommés « les Parties ».

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

## **Préambule**

En vertu des dispositions des articles L.1241-1 et suivants du code des transports relatifs à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France. A ce titre, il intervient dans le domaine des services aux voyageurs et notamment de l'information voyageur, de l'accueil et de la vente.

Avec plus de 62 millions de voyageurs par an, l'Aéroport Charles de Gaulle est le deuxième aéroport d'Europe. Il se situe également au septième rang mondial en termes de passagers aériens internationaux et constitue un hub majeur pour plusieurs compagnies aériennes, dont Air France. Pour l'aéroport comme pour l'ensemble de la zone d'activité située autour de Roissy, la liaison ferroviaire vers Paris assurée par le RER B est essentielle : 30 % des passagers se rendant à l'Aéroport Charles de Gaulle utilisent ce mode de transport.

En prenant appui sur la trajectoire déjà engagée de modernisation de la ligne B (desserte B Nord +, rénovation du matériel roulant MI79, schéma directeur B Sud...), et l'expérience acquise depuis le démarrage le 1<sup>er</sup> juillet 2015 de son expérimentation, le service spécifique « Welcome » permet de réaliser un saut de qualité sur le service en gares et dans les trains du RER B entre Roissy et Paris.

Welcome est un projet de service conçu pour répondre aux attentes spécifiques des voyageurs se rendant ou en provenance de l'Aéroport de Roissy par le RER B, et nécessitant la mise en place d'un savoir-faire particulier portant sur un dispositif d'information, orientation, confort, sûreté et prise en charge obligatoirement multilingue des éléments suivants . Le projet Welcome poursuit notamment les objectifs suivants :

- Un achat plus simple et plus rapide,
- Un RER B plus simple,
- Une relation client améliorée,
- Un RER B plus serein.

Cette convention doit permettre de poursuivre l'expérimentation engagée en 2015, notamment pour contribuer à la bonne organisation du Championnat d'Europe de football en 2016, et disposer ainsi d'un retour d'expérience plus conséquent pour permettre de dimensionner un dispositif qui pourra, le cas échéant, être intégré dans le contrat d'exploitation.

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

La présente convention a pour objet de décrire les modalités de prise en charge par le STIF du financement de la prolongation de l'expérimentation du service spécifique Welcome, sur une période de huit mois maximum à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

## **ARTICLE 2. DESCRIPTIF DU PROGRAMME WELCOME**

Le dispositif Welcome vise à renforcer les moyens humains d'accueil et de vente avec des standards de qualité plus proches de l'aéroportuaire ; ceci, afin de mieux prendre en compte les besoins spécifiques des touristes, notamment étrangers. Pour ce faire, SNCF Mobilités met en place, par le biais d'un prestataire, des équipes d'accueils multilingues identifiées par une tenue visible. Elles sont déployées à CDG1 et CDG2 –et le cas échéant à Gare du Nord - entre 7h à 22h, 7j/7. Elles viennent renforcer les équipes en place afin d'assurer un accueil personnalisé et multilingue des voyageurs occasionnels pour :

- les orienter vers les trains directs,
- les informer sur la suite de leur parcours,

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

Les moyens humains d'accueil et de vente supplémentaires visés dans la convention correspondent pour huit mois (soit du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 août 2016) et, à titre prévisionnel, à un renforcement :

- Pour CDG1 :
  - o de la présence commerciale en assistance aux automates de vente de deux agents soit environ 7400 (sept mille quatre cent) heures de présence commerciale,
  - o de l'accueil en gare et à quai correspondant à la présence de deux agents soit environ 7400 (sept mille quatre cent) heures de présence commerciale.
- Pour CDG2 :
  - o de la présence commerciale en assistance aux automates de vente correspondant à trois agents et environ 11000 (onze mille) heures de présence commerciale,
  - o de l'accueil en gare et à quai correspondant à la présence de deux agents soit environ 7400 (sept mille quatre cent) heures de présence commerciale.

La consistance opérationnelle du dispositif sera validée, en amont de toute mise en œuvre, par le comité de pilotage défini à l'article 3. Le descriptif de ce service spécifique par le COPIL rappellera qu'il appartient au seul prestataire désigné d'assumer la responsabilité de la gestion et la réalisation de ces missions.

Au moment de l'Euro 2016, un dispositif complémentaire d'accueil sera mis en place par SNCF Mobilités, dans des conditions financières discutées entre les Parties lors d'un COPIL préalable à la mise en œuvre dudit dispositif..

Une phase de quatre mois complémentaire pourra être mise en œuvre, permettant d'assurer la transition vers une éventuelle pérennisation du dispositif par avenant au contrat d'exploitation STIF / SNCF Mobilités 2016-2019.

SNCF Mobilités remettra au STIF, au plus tard fin mars 2016, une étude précisant les conditions qu'une poursuite pérenne de ce service spécifique nécessiterait. Cette étude comprendra notamment un volet organisationnel, un calendrier de transition et un volet financier.

Au moins une enquête de perception de l'accueil, de la vente et du trajet des voyageurs sera réalisée sur un échantillon significatif par SNCF Mobilités. Le format, les modalités et les résultats de ces enquêtes seront validés par le comité de pilotage.

### **ARTICLE 3. COMITE DE PILOTAGE**

Un comité de pilotage permettra de suivre la mise en œuvre de la convention, il se réunira en tant que de besoin et a minima à chaque semestre.

Le comité de pilotage sera composé :

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

Le comité de pilotage aura tout pouvoir pour adapter le programme opérationnel et le calendrier de Welcome, en fonction notamment des premiers retours d'expérience, des



financements complémentaires qui pourraient être obtenus et des besoins spécifiquement identifiés, notamment au cours de l'Euro 2016.

Un comité de pilotage spécifique sera organisé au mois d'avril 2016 pour examiner les conclusions de l'étude évoquée au paragraphe 2 et remis par la SNCF au mois de mars 2016.

Les ordres du jour du comité de pilotage sont établis en accord entre SNCF Mobilités et le STIF, et les documents d'études permettant une instruction du STIF sont transmis par SNCF Mobilités au moins 10 jours ouvrables avant la tenue du comité de pilotage. Les parties peuvent différer la tenue d'un comité de pilotage ou l'examen de dossiers à ces comités si les éléments de présentation attendus sont incomplets ou sont reçus trop tardivement. Chaque comité de pilotage fait l'objet d'un compte-rendu proposé par SNCF Mobilités. Ce compte rendu est diffusé aux parties après avoir été validé par chacune d'entre elles.

#### **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT**

Le montant maximal de financement du STIF s'élève à un montant de 1 900 000 euros HT non actualisable, non révisable.

Cette subvention est non soumise à TVA.

Le montant subventionné ne pourra dépasser le montant total des factures des prestataires de l'opération Welcome et des frais de MOA de SNCF Mobilités (qui ne doivent pas dépasser 10% du montant maximal de financement du STIF).

#### **ARTICLE 5. CALENDRIER**

L'expérimentation du service spécifique Welcome est prolongée du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2016.

#### **ARTICLE 6. MODALITES DE TRANSMISSION DES APPELS DE FONDS**

SNCF Mobilités effectue les appels de fonds auprès du STIF et en conformité avec les principes de financement de l'article 4, au fur et à mesure de l'avancement du programme.

##### **Principe de sollicitation des appels de fonds intermédiaires**

SNCF Mobilités effectue les appels de fonds auprès du STIF et en conformité avec les principes de financement de l'article 4, au fur et à mesure de l'avancement du programme et au maximum à deux reprises.

Les appels de fonds relatifs aux paiements intermédiaires présentent :

1. Un appel de fond signé par le représentant légal de SNCF Transilien, ou toute autre personne bénéficiant d'une délégation de pouvoirs à ce titre, précisant, en référence
  - o Référence de la subvention à indiquer sur l'appel de fonds,
  - o Le montant total des factures comptabilisées externes et des justificatifs ou factures internes ;
  - o Le montant éventuel des subventions perçues par d'autres co-financeurs que le STIF,
  - o le montant de l'appel de fonds.

2. En annexe, un tableau de bord récapitulatif des montants facturés visé par le représentant légal de la SNCF, ou toute autre personne bénéficiant d'une délégation de pouvoirs à ce titre, précisant le détail suivant pour chaque facture :
  - o Le numéro de facture (en cas de facture externe);
  - o L'objet de la prestation ;
  - o Le nom du prestataire,
  - o le montant HT,
  - o La date de réception de la facture.

### **Règlement du solde de la subvention du STIF**

A l'achèvement de l'opération, SNCF Mobilités adresse au STIF un état de solde comportant les pièces suivantes:

- l'état récapitulatif des dépenses acquittées visé par le représentant légal de SNCF Mobilités, ou toute autre personne bénéficiant d'une délégation de pouvoirs à ce titre,
- l'état récapitulatif des subventions perçues ou à percevoir par d'autres co-financeurs que le STIF, sauf si aucune subvention complémentaire n'a été perçue,
- La liste des dépenses acquittées sur toute la durée de la convention, en version papier et en version électronique (tableur), présentant la liste des factures acquittées avec le détail suivant pour chaque facture :
  - o Le numéro de facture (en cas de facture externe),
  - o L'objet de la facture,
  - o Le nom du prestataire,
  - o Le montant HT,
  - o La date de paiement.
- le montant du solde à verser par le STIF ou le trop-perçu à reverser par SNCF Mobilités au STIF, au vu de l'état récapitulatif des dépenses.
- Si le coût définitif de réalisation par SNCF Mobilités est inférieur à la subvention maximale du STIF, le montant de la subvention définitive du STIF est alors ajusté à hauteur du coût définitif de réalisation par SNCF Mobilités et selon le cas : si le montant des paiements déjà effectués par le STIF est inférieur au montant du coût définitif, le solde à verser par le STIF à SNCF Mobilités est réduit en conséquence ;
- dans le cas contraire, SNCF Mobilités devra reverser au STIF les sommes trop perçues dans un délai maximum de 45 jours à compter de la détermination de la subvention définitive du STIF.

## **ARTICLE 7. MODALITES DE REGLEMENT DES SUBVENTIONS DU STIF**

### **Modalités de versement des subventions du STIF**

Le versement des montants de subventions appelés doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds par le STIF.

En cas de réception incomplète des pièces justificatives, le STIF en informe SNCF Mobilités

dans les meilleurs délais. Toute demande de complément par le STIF vient proroger le délai de paiement.

### **Coordonnées bancaires du bénéficiaire**

Le versement des paiements est effectué par virement bancaire portant numéros de référence de l'appel de fonds correspondant (numéro porté dans le libellé du virement) à :

<b>Bénéficiair</b>	<b>Eta</b>	<b>Titulai</b>	<b>Code</b>	<b>Co</b>	<b>N° de compte</b>	<b>Clé RIB</b>
SNCF Mobilités	Agence Centrale de la Banque de France		30001	00064	00000062385	95

IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 6238 595

## **ARTICLE 8. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF**

### **Accès aux données relatives à la réalisation de Welcome**

A la demande du STIF, SNCF Mobilités prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

### **Droit d'audit du STIF**

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer le STIF de la bonne exécution par SNCF Mobilités de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention.

Ce droit vise également à permettre au STIF de s'assurer de l'étanchéité entre les financements portant sur la mise en place et la réalisation du programme Welcome, et des moyens déjà financés dans le cadre du Contrat STIF-SNCF

Au vu des résultats de l'audit, le STIF peut demander à SNCF Mobilités d'apporter des éléments complémentaires.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à SNCF Mobilités la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les éléments fournis par SNCF Mobilités ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution du programme tel que défini dans la présente convention par SNCF Mobilités, le STIF se réserve la possibilité, après mise en demeure adressée à SNCF Mobilités de respecter les

engagements de la présente, de suspendre ses paiements ou de modifier le montant de ses versements.

## **ARTICLE 9. PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION DES ETUDES**

### **Propriété intellectuelle des études**

Les études produites dans le cadre de cette convention sont et restent la propriété exclusive de SNCF Mobilités.

Le STIF a toute latitude pour utiliser, dans le cadre de ses missions, les éléments de ces études permettant de présenter le contenu fonctionnel et les résultats des enquêtes. Toute autre utilisation est subordonnée à l'accord préalable de SNCF Mobilités.

Le STIF s'engage à assurer la confidentialité et empêcher la diffusion des éléments d'études et tableaux de bord communiqués par SNCF Mobilités autres que ceux nécessaires à la présentation générale du dispositif.

## **ARTICLE 10. INVARIABILITÉ DES PROJETS APRES MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS**

### **Modification du contenu du projet**

Si une modification substantielle du projet apparaît nécessaire après la mise en place de son financement, SNCF Mobilités présente au comité de pilotage dans les meilleurs délais la demande de modification, en précisant l'impact de cette modification sur le contenu du projet, son calendrier et son coût.

Aucune modification substantielle non autorisée expressément par le STIF ne peut être apportée au contenu du projet une fois celui-ci précisément défini par les deux parties et à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

S'il est constaté que le projet réalisé n'est pas conforme à celui visé dans la présente convention, le cas échéant adapté par le comité de pilotage, SNCF Mobilités devra procéder aux adaptations nécessaires, ou reverser au STIF la subvention perçue pour le programme. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu.

## **ARTICLE 11. COMMUNICATION**

### **Principes généraux**

SNCF Mobilités s'engage à :

- afficher dans toute communication ou information relative à de programme, au niveau régional comme local, la participation financière du STIF
- associer le STIF à la validation des documents
- faire figurer le logotype du STIF sur tout acte d'information concernant les projets, y compris sur l'implantation de la signalétique du projet Welcome en gare.

Si ces dispositions ne sont pas respectées, le STIF suspendra le règlement des appels de fonds dans l'attente d'une rectification. Les rectifications à apporter seront dans ce cas financées par SNCF Mobilités.

## **ARTICLE 12. TRAITEMENT 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 de solution amiable, sont soumis au Tribunal Administratif territorialement compétent.

### **ARTICLE 13. DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification. La convention prend fin au règlement du solde.

La présente convention tient compte des dépenses comptabilisées entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le 31 décembre 2016.

### **ARTICLE 14. 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 l'autre partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation du programme.

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.

En cas de résiliation de la présente convention, un relevé final des dépenses acquittées par la SNCF dans le cadre de la présente convention sera établi. Dans un délai de 30 jours à compter de la date de résiliation, SNCF Mobilités transmet au STIF les pièces justificatives relatives au solde de l'opération.

### **ARTICLE 15. MODIFICATION**

Toute modification de la présente convention à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

Fait à Paris, le

En deux exemplaires originaux.

<b>Pour SNCF,</b>		<b>Pour le Syndicat des Transports d'Ile-de-France,</b>
Le Directeur de Mobilités		La Directrice Générale du STIF
Date et signature		Date et signature
Alain Krakovitch		Sophie MOUGARD

---

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/550**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**ACQUISITION DE 15 RAMES DUALIS POUR L'EXPLOITATION DU  
DEBRANCHEMENT DU T4 VERS CLICHY-SOUS-BOIS ET  
MONTFERMEIL**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le rapport n°2015/550 ;
- VU** l'avis de la commission de la Qualité de service du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**


**ARTICLE 1 :** d'acquérir 15 rames DUALIS, pour permettre la mise en exploitation du débranchement du T4 vers Clichy-Sous-Bois et Montfermeil en mars 2019 ;

**ARTICLE 2 :** de financer cet investissement estimé à 97 M€ (euros courants) à hauteur de 100% du coût réel plafonné et de réviser à la hausse l'AP "matériel roulant Tram Express" inscrite au budget 2015 de 5,110 M€. Le montant de l'AP votée passe ainsi de 179,800 M€ à 184,910 M€ ;

**ARTICLE 3 :** d'approuver la convention de financement correspondante, et d'autoriser la Directrice Générale à signer cette convention ;

**ARTICLE 4 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON  




**CONVENTION DE FINANCEMENT STIF-SNCF  
MOBILITES RELATIVE A L'ACQUISITION DE 15  
RAMES DUALIS POUR L'EXPLOITATION DU  
DEBRANCHEMENT DU T4 VERS CLICHY-SOUS-BOIS  
ET MONTFERMEIL**



Entre

**Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun 75009 Paris, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice générale, dûment habilitée aux fins des présentes par délibération n° 2015/550 du conseil d'administration en date du 07 octobre 2015,

Ci-après dénommé le « STIF »

**d'une part,**

Et

**SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint Denis, 2 place aux Etoiles, représenté par Monsieur Alain KRAKOVITCH, Directeur Général de Transilien, dûment habilité à cet effet,

Ci-après dénommé « SNCF Mobilités »

**d'autre part,**

Le STIF et SNCF Mobilités sont désignés ci-après ensemble « les Parties »,

## Sommaire

<b>ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2 - PIECES CONTRACTUELLES .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 3 - DESCRIPTION DU MATÉRIEL.....</b>	<b>8</b>
<b>ARTICLE 4 - FORMULATION DES ATTENTES DU STIF .....</b>	<b>8</b>
4.1. Nature des attentes .....	8
4.1.1. Design, aménagements et diagrammes intérieurs.....	8
4.1.2. Information voyageur.....	9
4.1.3. Comptage et vidéo-protection des voyageurs .....	9
4.1.4. Adaptation urbaine.....	9
4.2. Avis du STIF sur la conformité du matériel à ses attentes .....	9
<b>ARTICLE 5 - RÔLE DE SNCF MOBILITÉS RELATIF A L'INVESTISSEMENT .....</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 6 - COMITES DE SUIVI .....</b>	<b>10</b>
6.1. AVANCEMENT DU MARCHÉ.....	10
6.2. MODIFICATION DU MARCHÉ .....	11
<b>ARTICLE 7 - MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ.....</b>	<b>11</b>
7.1. Définition et financement des amendements au Marché.....	11
7.2. Montant et évolution de la Provision.....	12
7.2.1. Pour amendements « clients » et « réglementaires » .....	12
7.2.2. Pour amendements « techniques » .....	12
<b>ARTICLE 8 - SUIVI DE LA RECEPTION ET DE LA LIVRAISON DU MATERIEL.....</b>	<b>12</b>
8.1. Homologations techniques et réglementaires.....	12
8.2. Réception de la première rame .....	12
8.3. Aptitude au service commercial .....	13
8.4. Sortie de la période de garantie.....	13
<b>ARTICLE 9 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL .....</b>	<b>13</b>
9.1. Calendrier de mise en service du Matériel .....	13
9.2. Retard dans la mise en service commercial .....	13
<b>ARTICLE 10 - MODALITÉS DE FINANCEMENT.....</b>	<b>14</b>
10.1. Cout d'acquisition par SNCF Mobilités .....	14
10.2. Financement de l'opération et subvention du STIF .....	14
10.2.1. Tableau de synthèse .....	14
10.2.2. Description .....	15
10.3. Portée de la convention sur le financement des équipements .....	16

10.3.1. Equipements financés dans le cadre de la Convention.....	16
10.3.2. Equipements non financés dans le cadre de la Convention .....	16
<b>ARTICLE 11 - MODALITES DE REGLEMENT .....</b>	<b>16</b>
11.1. Echancier des versements .....	16
11.2. Demandes de versement .....	17
11.2.1. Acomptes et soldes .....	17
11.2.2. Conditions de règlement .....	19
11.2.3. Bénéficiaire .....	19
<b>ARTICLE 12 - CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE ...</b>	<b>19</b>
12.1. Causes de mise en service différée ou partielle .....	19
12.1.1. Mise en service différée ou partielle du fait de SNCF Mobilités.....	19
12.1.2. Mise en service différée ou partielle du fait du constructeur.....	20
12.1.3. Mise en service différée ou partielle du fait du retard de réception de l'infrastructure.....	20
12.2. Indemnisation du STIF .....	20
12.2.1. Mise en service partielle ou différée du fait de SNCF Mobilités.....	20
12.2.2. Traitement des pénalités constructeurs.....	20
12.2.3. Mise en service partielle ou différée du fait d'un retard de réception de l'infrastructure.....	21
<b>ARTICLE 13 - PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DU MATERIEL ROULANT .....</b>	<b>22</b>
13.1. Modalité de la maintenance.....	22
13.2. Coût de la maintenance .....	22
13.3. Documentation de maintenance.....	22
13.4. Affectation exclusive au réseau Transilien .....	22
<b>ARTICLE 14 - CONSEQUENCES DE LA DESTRUCTION OU DE L'ENDOMMAGEMENT D'UNE RAME DU MATERIEL .....</b>	<b>22</b>
14.1. Cas d'une rame irréparable .....	22
14.2. Cas d'une rame réparable .....	23
<b>ARTICLE 15 - SORT DU MATERIEL ROULANT .....</b>	<b>23</b>
<b>ARTICLE 16 - COMMUNICATION .....</b>	<b>23</b>
<b>ARTICLE 17 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF .....</b>	<b>24</b>
17.1. Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'investissement.....	24
17.2. Droit d'audit du STIF.....	24
<b>ARTICLE 18 - RÈGLEMENT DES LITIGES .....</b>	<b>25</b>

**ARTICLE 19 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION ..... 25**  
**ARTICLE 20 - CLAUSE DE RESILIATION ..... 25**

## **Préambule :**

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Il assure l'adaptation et le développement continu de l'offre de transport et favorise l'accès de l'ensemble de la population aux transports publics.

Il est chargé de veiller à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs et d'assurer leur coordination. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes.

Le STIF est appelé à financer l'acquisition du futur matériel roulant circulant en Ile-de-France.

En raison de l'offre nouvelle qui sera offerte aux usagers du transport public en Ile-de-France, avec le prolongement du tramway de la Ligne 4 vers Clichy-Montfermeil, le STIF s'engage à financer le coût d'acquisition de ce matériel par voie de subvention plafonnée versée à SNCF Mobilités.

SNCF Mobilités en tant qu'entreprise ferroviaire et chargée de la maintenance du Matériel, assume la responsabilité technique et juridique de l'acquisition, de la mise en service commercial, de l'exploitation et du maintien en conditions opérationnelles du Matériel.

Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du Contrat STIF-SNCF 2012-2015 ainsi que les suivants et applique en particulier la gouvernance du matériel définie dans l'Annexe V-2 desdits Contrats.

## ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement et de mise en œuvre de l'acquisition par SNCF Mobilités de 15 rames de tram-train de type « DUALIS », ci-après désigné par le terme « Opération ». Ces matériels ainsi que le stock de pièces de rechanges amortissables (défini à l'art. 10.3.1) fournies par le constructeur sont désignées ci-après dans leur ensemble par le « Matériel ». Ces rames sont destinées à être exploitées sur le prolongement de la ligne T4 dit « T4CM ». Cette liaison sera réalisée avec la mise en service de la section de 6 km reliant Livry-Gargan à Clichy Montfermeil, comprenant 11 nouvelles stations.

SNCF Mobilités assurant la maintenance du Matériel et assumant la responsabilité technique et juridique de son exploitation, il est convenu entre les Parties que les conséquences de la Convention, en termes d'exploitation, seront prises en compte dans le Contrat STIF - SNCF Mobilités en vigueur selon des modalités à convenir entre les Parties.

## ARTICLE 2 - PIECES CONTRACTUELLES

Les documents contractuels comprennent :

- la présente Convention ;
- le descriptif du matériel et les options spécifiques retenues pour l'Île-de-France et l'adaptation urbaine (annexe A) ;
- la description de la livrée et des aménagements intérieurs établie entre le STIF et SNCF Mobilités (annexe B) ;
- la liste des équipements fournis par SNCF Mobilités (GSMR, KVB, agrès de sécurité,...) et par SNCF Réseau (SAE,) (annexe C) ;
- les calendriers prévisionnels (annexe D) :
  - de livraison réception par SNCF Mobilités de chaque rame du Matériel ;
  - de versement des acomptes de la subvention par le STIF en euros courants et en euros aux conditions économiques de la signature du Marché basé sur le calendrier prévisionnel de livraison du Matériel ;
  - de mise en service commercial de chaque rame donnée à titre informatif.
- les formules de révision du prix du Matériel aux termes du Marché et les formules de révisions des coûts SNCF (annexe E) ;
- l'évaluation détaillée des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage de l'ingénierie SNCF affectée à l'opération (Annexe F) décrite à l'article 10.2;
- le mécanisme de péréquation avec les tranches précédentes et futures du Marché (annexe G) ;
- la fiche de prix (annexe H)
- une estimation des coûts de maintenance (annexe i) ;  
les objectifs prévisionnels de fiabilité et de disponibilité de la responsabilité du Constructeur (annexe J).

Les annexes ont valeur contractuelle, sauf indication contraire. Les annexes précisent et complètent la Convention de financement et s'entendent conformément à celle-ci. En cas de contradiction entre ces documents, les dispositions de la Convention prévalent. La Convention de financement et ses annexes sont interprétées au regard des principes et des règles générales applicables aux contrats administratifs.

SNCF Mobilités communique ou donne accès aux informations sur le Marché ou les accords commerciaux conclus avec le constructeur.

La mise à disposition des données se fait selon les modalités suivantes :

- communication au STIF de données retranscrites par SNCF Mobilités sur la base des pièces du Marché ou des accords commerciaux : SNCF transmet sous forme électronique les termes de paiements en lien avec l'échéancier de l'exécution physique du Marché, formules d'indexation des prix, clauses de pénalités du Constructeur, caractéristiques générales du Matériel, conditions de sorties de garanties, niveaux de fiabilité.

Le STIF pourra en cas de besoin solliciter SNCF Mobilités pour qu'il lui transmette ponctuellement des éléments complémentaires ;

- consultation par le STIF des pièces du Marché ou des accords commerciaux : après réception d'une demande du STIF, SNCF Mobilités dispose de 7 jours ouvrés pour organiser cette consultation. Seules les pièces existantes soumises à un accord de confidentialité entre les signataires du Marché ou de l'accord commercial sont exclues de la consultation

La durée de la consultation devra permettre au STIF de prendre connaissance des éléments recherchés, sous réserve de la signature d'un engagement de confidentialité par le STIF et sans pouvoir faire de copie.

### **ARTICLE 3 - DESCRIPTION DU MATÉRIEL**

Le Matériel objet de la Convention, est un tram-train Alstom Dualis dans une version quadricaisse bicourant 750 V continu – 25000 V alternatif, adapté à une exploitation en Ile de France y compris sa composante urbaine.

Ce Matériel est construit par la société ALSTOM Transport SA, ci-après dénommée le « Constructeur », en exécution du marché n° 2001-0000000001, ci-après désigné le « Marché », qui lui a été notifié par SNCF Mobilités le 11 mai 2007.

Le descriptif du Matériel ainsi que la liste des options retenues sont présentés en annexe A.

Le Matériel est conçu par le Constructeur pour assurer un service moyen de 90 000 km par rame et par an dans des conditions nominales de disponibilité et de fiabilité présentées en annexe J.

### **ARTICLE 4 - FORMULATION DES ATTENTES DU STIF**

Le STIF formule à SNCF Mobilités des attentes qui contribuent à définir la version Ile-de-France.

#### **4.1. NATURE DES ATTENTES**

##### **4.1.1. Design, aménagements et diagrammes intérieurs**

###### **a) Livrée extérieure**

Le Matériel arbore une livrée extérieure quasi-identique à celle validée dans le cadre de l'acquisition du matériel tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord (délibération numéro 2014/255) (voir ANNEXE B)

## **b) Design intérieur**

Le design intérieur du Matériel est identique à celui validé dans le cadre de l'acquisition du matériel tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord (délibération numéro 2014/255).

## **c) Diagramme et aménagements intérieurs**

Les aménagements intérieurs du Matériel reprennent ceux validés dans le cadre de l'acquisition des tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord. Des valideurs sur les plateformes sont ajoutés (voir ANNEXE B).

### **4.1.2. Information voyageur**

Le système d'information embarqué dans le Matériel est conforme aux orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur du STIF et en particulier applique la Charte des Supports et Contenus d'Information Voyageurs approuvée par le STIF en décembre 2009 (délibération 2009/1032).

### **4.1.3. Comptage et vidéo-protection des voyageurs**

Un système de comptage de voyageurs embarqué dans le Matériel est destiné à mieux connaître la fréquentation des lignes ainsi que les taux d'occupation du Matériel.

Le Matériel est doté d'équipements de vidéo-protection embarqués.

### **4.1.4. Adaptation urbaine**

Le Matériel en Ile-de-France est adapté pour être exploité sur des périmètres urbains.

## **4.2. AVIS DU STIF SUR LA CONFORMITE DU MATERIEL A SES ATTENTES**

Le STIF est systématiquement associé à toutes les étapes de conception et de mise en œuvre du design, des aménagements et des diagrammes intérieurs. Il valide chacune des étapes et statue en dernier ressort.

Préalablement au processus défini à l'article 8 SNCF Mobilités s'assure de la prise en compte de l'ensemble des attentes du STIF. A cette fin, SNCF Mobilités convie en tant que de besoin le STIF pour qu'il puisse examiner une rame représentative du Matériel.

Le STIF formule auprès de SNCF Mobilités un avis sur la conformité de cette rame à ses attentes.

En cas de non-conformité, SNCF Mobilités fait le nécessaire auprès du Constructeur, pour rendre le Matériel conforme aux attentes du STIF.

## **ARTICLE 5 - RÔLE DE SNCF MOBILITÉS RELATIF A L'INVESTISSEMENT**

SNCF Mobilités assume la responsabilité technique et juridique de la définition, de la conduite et de la réalisation des investissements dans le respect des procédures qui lui sont propres. Elle est à ce titre responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et fournisseurs.



## ARTICLE 6 - COMITES DE SUIVI

Le déroulement de l'ensemble des opérations couvertes par la présente Convention est suivi au sein d'un Comité de Suivi dénommé « Tram-Train », réunissant au minimum deux fois par an les représentants du STIF et de SNCF Mobilités. Si les parties estiment avoir besoin d'informations complémentaires, elles pourront convier des représentants de SNCF Réseau, un représentant du Constructeur ou un expert mandaté par l'une des Parties.

Sur des sujets déterminés, un Comité de Suivi supplémentaire pourra se tenir si l'une des parties le juge nécessaire.

### 6.1. AVANCEMENT DU MARCHÉ

Les thèmes suivants seront abordés :

- présentation de l'avancement de l'ensemble des opérations concourant à la mise en service commercial du Matériel sur la ligne T4CM, en présence d'un représentant de SNCF Réseau pour toute opération le concernant ;
- respect par le Constructeur des termes et conditions du Marché ;
- comparaison entre le calendrier contractuel et réel : motifs des éventuels changements, conséquences opérationnelles et financières, nouvelles échéances recalées. Cet état d'avancement sera documenté comme suit :

Calendrier prévisionnel d'homologation et de réception :

- date de réception de la première rame (avis avant la délivrance de la première Autorisation de Livraison) ;
- date de la visite d'initialisation de cycle – VIC ;
- dates d'homologations.

Tableau mensuel des livraisons, précisant :

- échéancier contractuel de production des rames (sera fourni à la signature du contrat entre SNCF et constructeur)
  - nombre de rames livrées par mois ;
  - échéancier de production constaté : nombre de rames produites par le constructeur mais non livrées (en cas notamment de stockage temporaire chez le constructeur) ;
  - échéancier de livraison constaté avec le relevé des immatriculations des rames livrées ;
  - échéancier prévisionnel recalé (si nécessaire).
  - tableau mensuel de mise en service commercial, distinguant :
    - le nombre de rames livrées mais non affectées au service commercial (essais, formation du personnel,..);
    - le nombre de rames livrées et mises en service commercial ;
  - calendrier des dates de sortie de garantie pour chaque rame, par matricule.
- comparaison entre le coût prévisionnel et le coût réel de l'acquisition des 15 rames: SNCF Mobilités expose les motifs des éventuels changements et les nouvelles échéances d'appels de fonds recalées ;

## 6.2. MODIFICATION DU MARCHÉ

Les thèmes suivants seront abordés :

- amendements au Marché :
  - en précisant la consistance et l'origine des amendements réglementaires (ERA, EPSF...) ; techniques (de SNCF Réseau, entreprise ferroviaire ou STIF), clients (STIF) ;
  - en évaluant leurs conséquences calendaires et financières :
    - date de mise en œuvre des amendements, date prévisionnelle et finale de réception ;
    - évolution des commandes des tranches optionnelles, y compris pour les commandes hors Ile-de-France.
- modifications nécessitant ou non un avenant à la Convention.

## ARTICLE 7 - MISE EN ŒUVRE DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ

### 7.1. DEFINITION ET FINANCEMENT DES AMENDEMENTS AU MARCHÉ

Les amendements au Marché correspondent à des demandes non prévues initialement au Marché. Ils constituent des documents contractuels au sens de l'Article 2 de la Convention. Ils se décomposent en 3 groupes :

#### a) Les amendements « clients »

Ils sont relatifs à des éléments complémentaires ou options souhaités par le STIF en cours de Marché pour lesquels une Provision pour Amendements Clients (PAC) est constituée. Les amendements dits « clients » portent sur les éléments suivants :

- design :
  - livrée extérieure,
  - habillages intérieurs,
  - ambiance lumineuse.
- diagramme et aménagements intérieurs :
  - nombre, implantation et types de sièges et d'assises relevables ;
  - nombre, implantation et types des barres de maintien et des poignées ;
  - nombre, implantation des aménagements PMR.
- information voyageur :
  - signalétique intérieure et extérieure ;
  - Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) visuel et sonore ;
- vidéo-protection.

## **b) Les amendements « réglementaires »**

Ils répondent à une évolution réglementaire ou législative qui s'impose au Constructeur et/ou à SNCF Mobilités et/ou au STIF. Ces amendements sont financés par imputation sur la Provision pour Amendements réglementaire après information du STIF.

## **c) Les amendements « techniques »**

Ils correspondent aux besoins d'évolution technique du Matériel en cours de Marché ou à des besoins supplémentaires d'ingénierie SNCF spécifiques au Matériel. Ces amendements sont financés par imputation sur la provision pour amendements techniques (PAT) après information du STIF.

## **7.2. MONTANT ET EVOLUTION DE LA PROVISION**

### **7.2.1. Pour amendements « clients » et « réglementaires »**

A la prise d'effet de la Convention, le taux affecté aux provisions pour amendements clients (PAC) et amendements réglementaires est fixé à trois pourcent (3%) du prix unitaire du Constructeur.

Au-delà de ces provisions, les amendements « clients » et « réglementaires » seront financés par le STIF par avenant à la Convention.

### **7.2.2. Pour amendements « techniques »**

A la prise d'effet de la Convention, le taux affecté à la provision pour amendements techniques (PAT) est fixé à trois et demi pourcents (3,5 %) du prix unitaire du Constructeur.

Au-delà de cette provision, les amendements « techniques » seront pris en charge par SNCF Mobilités.

## **ARTICLE 8 - SUIVI DE LA RECEPTION ET DE LA LIVRAISON DU MATERIEL**

SNCF Mobilités délivre l'ensemble des Autorisations de Livraison. Elle est seule compétente pour formuler des avis sur la conformité technique ou réglementaire du Matériel et demeure garante des fonctions de sécurité ferroviaire.

### **8.1. HOMOLOGATIONS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES**

Au sens du Marché,

- est considérée comme « version » une rame dans une configuration déterminée (avec ou sans options) par sa largeur (2,65 m ou 2,40 m) et/ou sa tension d'alimentation (750V/25 kV, 750V/1500 V).
- est considérée comme « variante », une configuration identique d'une version selon le choix des options résultant d'adaptations spécifiques à une ligne. Ces variantes peuvent avoir des conséquences sur la maintenance ou l'exploitation du matériel roulant.

SNCF Mobilités transmet au STIF les documents attestant des homologations techniques des rames du Matériel, en en précisant les éventuelles conséquences opérationnelles.

### **8.2. RECEPTION DE LA PREMIERE RAME**

A l'occasion de la réception de la première rame – considérée comme représentative des rames suivantes – et avant la délivrance par SNCF Mobilités de la première Autorisation de

Livraison, SNCF Mobilités formule auprès du STIF un avis attestant que la première rame est conforme à l'ensemble des attentes du Marché.

En cas de non-conformité, SNCF Mobilités transmet au Constructeur ses réserves dans les meilleurs délais afin que le Constructeur les prenne en compte pour la première rame ainsi que pour les suivantes. Une information est réalisée auprès du STIF dans le cadre des comités STIF-SNCF relatifs aux matériels roulants.

### **8.3. APTITUDE AU SERVICE COMMERCIAL**

Le Matériel livré par le Constructeur à SNCF Mobilités fait d'abord l'objet de diverses opérations de contrôle et de vérification de la part de SNCF Mobilités (notamment la visite d'initialisation de cycle – VIC), afin de le rendre apte au service commercial. Le Matériel est alors mis à disposition de SNCF Mobilités qui en est gestionnaire. Le transfert de propriété du Matériel entre SNCF et le constructeur est réalisé à cette occasion.

Le Matériel est ensuite intégré dans des roulements dits de validation préalable à la mise en service commerciale définitive, qui permettent d'opérer toutes les interventions nécessaires sur le Matériel (besoins de formation des conducteurs, correction d'un dysfonctionnement, mise au point, ou toute autre raison).

### **8.4. SORTIE DE LA PERIODE DE GARANTIE**

SNCF Mobilités informera le STIF du calendrier prévisionnel des dates de sortie de garantie pour chacune des rames du Matériel ainsi que du calendrier définitif, dès connaissance de ce dernier.

## **ARTICLE 9 - CALENDRIER DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL**

### **9.1. CALENDRIER DE MISE EN SERVICE DU MATERIEL**

Le calendrier de principe de mise en service du Matériel, eu égard aux diverses opérations effectuées préalablement par le gestionnaire d'infrastructure ainsi que par SNCF Mobilités pour le rendre apte au service commercial prévoit une mise en service au 31 mars 2019.

Ce calendrier est compatible avec celui du rétrofit AVANTO (1ère rame en rétrofit: possible à partir d'avril 2018 et dernière rame rétrofitée en juillet 2019).

### **9.2. RETARD DANS LA MISE EN SERVICE COMMERCIAL**

SNCF Mobilités fait le nécessaire pour assurer une mise en service commerciale du Matériel sur le prolongement de la ligne T4CM au 31 mars 2019 en conformité avec les objectifs du projet du débranchement du T4 vers Clichy-Sous-Bois et Montfermeil.

Au titre de son obligation d'information, SNCF Mobilités identifie l'importance, la nature et l'origine des retards dans la mise en service commerciale du Matériel par rapport au planning prévisionnel, qui constituent un risque, empêchent ou perturbent la mise en service commerciale nominal de la ligne à la date prévue, et les communique au STIF :

- par courriel, auprès de la Division Offre Ferroviaire ;
- par courrier, auprès de la Directrice Générale.

Le STIF se réserve la possibilité de solliciter SNCF Mobilités pour toute information complémentaire.

Les conséquences financières du retard dans la mise en service commerciale du matériel sont traitées dans l'article 12.

## ARTICLE 10 - MODALITÉS DE FINANCEMENT

### 10.1. COUT D'ACQUISITION PAR SNCF MOBILITES

Le coût unitaire global d'acquisition du Matériel se monte à 5,35 M€ HT en euros aux conditions économiques du Marché (mai 2006) soit 6,46 M€ HT en euros courants.

### 10.2. FINANCEMENT DE L'OPERATION ET SUBVENTION DU STIF

L'acquisition de 15 rames du Matériel permet la mise en exploitation du T4CM. Elle est destinée à une offre de transport nouvelle en Île-de-France avec notamment une première exploitation de ce type de matériel en milieu urbain.

Le STIF s'engage à verser une subvention à SNCF Mobilités à hauteur de 100% du coût hors taxes de l'opération, dans la limite du coût réel indexé défini à l'article 10.2.1.

#### 10.2.1. Tableau de synthèse

Le montant plafond de subvention du STIF pour la présente convention s'élève à un montant hors indexation de **80,27 M€** en euros aux conditions économiques du Marché (CE mai 2006) soit un montant prévisionnel de **96,88 M€ en euros courants** qui se décompose comme suit :

coût	désignation	actualisation		montants		€ courants
		montant prévisionnel	€ courant ni révisable ni actualisable	€ constants		
				CE marché	CE 2015	
A1	Frais constructeur génériques			48.50	56.03	
A2	Frais constructeur spécifiques TEN			5.09	5.90	
A3	Frais constructeur spécifiques T4CM			14.85	17.32	
A	Coûts Constructeur			68.45	79.25	
B	coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché du Matériel appliquées au prix initial du marché	✓				15.66
C	A+B : montant en euros courants prévisionnels sur une simulation du coût d'indexation à 2,5% par an	✓				84.11
D	provisions pour amendements clients et amendements réglementaires		✓	2.05	2.44	2.44
E	provisions pour amendements techniques		✓	2.33	2.76	2.76
F1	frais d'ingénierie de l'opération spécifique à l'Île-de-France		✓	3.61	3.61	3.61
F2	part Île-de-France des frais d'ingénierie déjà acquittés dans le marché du Matériel		✓	1.08	1.08	1.08
F3	Frais de MOA		✓	0.18	0.18	0.18
F	frais d'ingénierie de SNCF Mobilités (dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage)		✓	4.87	4.87	4.87

<b>G</b>	commandes annexes SNCF hors marché		✓	2.57	2.57	2.75
<b>C+D+ E+F+G</b>	Montant de l'acquisition des 15 rames			80.27	91.90	96.88

La subvention versée par le STIF est hors du champ d'application de la TVA.

### 10.2.2. Description

Les coûts financés par le STIF sont les coûts réels plafonnés de l'opération décrits ci-après :

- le coût A est le coût initial du marché du Matériel signé par SNCF Mobilités (CE marché) :
  - A1 pour les frais constructeur génériques;
  - A2 Frais constructeur spécifiques T4CM.
- le coût B définitif est le coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché du Matériel appliquées au prix initial du marché ;
- le coût C est la somme des coûts A et B ;
- le coût D correspond aux coûts liés :
  - aux amendements clients ;
  - aux amendements réglementaires ;
- le coût E correspond aux amendements techniques ;
- le coût F correspond aux frais d'ingénierie de SNCF Mobilités (dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage) induits par l'opération d'acquisition. SNCF Mobilités déclare que ces frais ne sont pas inclus dans le socle du contrat SNCF-STIF :
  - F1 frais d'ingénierie et de maîtrise d'ouvrage de l'opération spécifiques à l'Ile-de-France ;
  - F2 part Ile-de-France des frais d'ingénierie déjà acquittés dans le marché du Matériel.
  - F3 frais de Maîtrise d'Ouvrage Transilien liés au projet T4CM

L'annexe F décrit, pour les frais de maîtrise d'ouvrage et pour les frais de maîtrise d'œuvre :

- le nombre prévisionnel d'années homme ;
- le coût moyen d'une année homme ;
- le coût total prévisionnel de la prestation interne.

Le montant plafond du coût F est le coût en euros courants (montant non révisable et non actualisable).

Les frais de maîtrise d'ouvrage et d'études liés à la constitution du dossier d'initialisation du projet sont couverts forfaitairement dans le contrat d'exploitation. Les frais de maîtrise d'ouvrage et d'études liés aux phases avant-projet détaillé et aux phases de projet et de réalisation sont intégrés dans la convention de financement.

- le coût G correspond aux fournitures SNCF. Le montant plafond du coût G est le coût en euros courants (montant non révisable et non actualisable).

Le coût réel est la somme des coûts C, D, E, F et G définis ci-dessus.

En cas de dépassement du montant prévisionnel de l'Opération prévu à la convention de financement, les Parties s'engagent à se réunir pour envisager les suites à donner.

Le coût réel de l'acquisition fera l'objet d'un suivi comptable spécifique permettant d'assurer la traçabilité des surcoûts observés.

Les justificatifs présenteront le même niveau de détail pour les frais de personnel internes de SNCF Mobilités.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés.

### **10.3. PORTEE DE LA CONVENTION SUR LE FINANCEMENT DES EQUIPEMENTS**

#### **10.3.1. Equipements financés dans le cadre de la Convention**

La Convention couvre le financement :

- d'une dotation de pièces de rechanges (appelées Pièces Réparables du Matériel avec Dotation – PRMD) destinée aux opérations de maintenance de niveau 4. D'un point de vue comptable ces pièces sont immobilisées et constituent un stock amortissable au même titre que le Matériel. Le statut de ce stock de pièces est identique à celui du matériel roulant,
- D'un outillage complémentaire spécifique au Matériel.

#### **10.3.2. Equipements non financés dans le cadre de la Convention**

##### **a) Système d'Aide à l'Exploitation (SAE)**

Le financement de l'acquisition des équipements embarqués du Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) n'est pas financé dans le cadre de cette convention.

##### **b) Système Télébillettique**

Le financement de l'acquisition des équipements embarqués du Système Télébillettique n'est pas financé dans le cadre de cette convention.

##### **c) Outillage et pièces de rechanges consommables**

La Convention n'intègre ni le financement de l'outillage non spécifique au Matériel ni la constitution d'un stock de pièces de rechanges consommables nécessaire aux opérations de maintenance courante du Matériel commandé par SNCF Mobilités.

## **ARTICLE 11 - MODALITES DE REGLEMENT**

### **11.1. ECHEANCIER DES VERSEMENTS**

SNCF Mobilités établira ses demandes de versement au STIF conformément à l'échéancier prévisionnel des appels de fonds prévu à l'annexe D de la présente convention. Toute modification de l'échéancier initial sera validé par le comité de suivi « tram-train ».

Les appels de fonds sont adressés par SNCF Mobilités au STIF par lettre recommandée avec accusé de réception.

SNCF Mobilités joint à sa demande de règlement du dernier acompte un document présentant l'ensemble des calculs de révision des coûts.

## **11.2. DEMANDES DE VERSEMENT**

Les appels de fond de SNCF Mobilités sont signés de son représentant légal et établis dans les conditions définies au présent article.

### **11.2.1. Acomptes et soldes**

#### **a) Premier acompte**

Le premier acompte de la convention interviendra au moment de la notification de la commande du matériel au constructeur selon le calendrier prévisionnel joint en annexe D. Il correspond au montant des dépenses que SNCF Mobilités est tenue de payer dès la notification de la commande tel que prévu dans l'échéancier prévisionnel; il sera transmis par SNCF Mobilités au STIF sur la base d'une attestation de notification de la commande signée par SNCF Mobilités.

Cet appel de fonds pourra faire l'objet de deux versements sous réserve du respect de l'article 11.2.1 de la présente convention.

#### **b) Appels de fonds intermédiaires**

- le premier appel de fonds intermédiaire relatif à l'année n est transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard le 31 mai de l'année n, signé du représentant légal de SNCF Mobilités. Il est égal à 50% de la part de financement du STIF prévue pour l'année n dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi tenu ou la dernière réunion matériel roulant entre le STIF et SNCF tenue ;
- le deuxième appel de fonds intermédiaire annuel est transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard le 31 octobre de l'année n. Il est égal au maximum au solde de la part de financement du STIF prévue dans l'échéancier de paiement validé par le dernier comité de suivi tenu ou la dernière réunion matériel roulant entre le STIF et SNCF tenue ;
- pour la première année de la convention, le montant versé au titre du premier acompte de la présente convention vient en diminution du ou des premiers appels de fonds intermédiaires (le montant des appels de fonds intermédiaires ne peut pas être négatif).

Le montant cumulé des appels de fonds effectués au titre de l'année n ne peut pas dépasser 100% de la part de financement du STIF au titre de l'année n telle que prévue dans l'échéancier de paiement validé en comité de suivi ou en réunion matériel roulant entre STIF et SNCF.

#### **c) Solde annuel hors année de clôture**

Le paiement ou la régularisation du solde des dépenses de l'année n est effectué au vu du bilan financier annuel des dépenses comptabilisées (hors charges à payer) transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard au 15 mars de l'année n+1, signé du représentant légal de SNCF Mobilités, excepté pour la dernière année d'exécution de la convention.

Le bilan annuel des dépenses de l'année n est constitué des pièces suivantes :

- L'état des dépenses comptabilisées présenté selon le formalisme du budget prévisionnel de l'article 10.2;
- la liste de factures comptabilisées (hors charges à payer) l'année n précisant notamment le numéro de facture, l'objet, le fournisseur/prestataire, le montant HT et la date de comptabilisation. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
- le cas échéant, le montant des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de SNCF Mobilités qui viennent en diminution de la valeur du matériel



immobilisé au bilan de SNCF Mobilités définie à l'article ARTICLE 10 -de la présente convention,

- Le détail des dépenses de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre internes comme suit :
  - nombre d'année /hommes facturées par catégorie de personnel ;
  - coût moyen d'un homme / jour par catégorie de personnel ;
  - coût de la prestation interne facturée, par catégorie de personnel et au total.
- le coût des éventuelles prestations externes facturées par nature de prestation.

Le montant du solde annuel correspond à la différence entre :

- la part de financement du STIF au titre de l'année n calculée sur la base du bilan financier de l'année n ;
- et les acomptes versés par le STIF au titre de l'année n.

Si les dépenses justifiées par SNCF Mobilités au titre de l'année n sont inférieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté en conséquence et SNCF Mobilités devra diminuer le 1<sup>er</sup> acompte annuel de l'année n+1 des sommes trop perçues au titre de n.

Si les dépenses justifiées par SNCF Mobilités au titre de l'année n sont supérieures à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée au titre de l'année n, le montant de la subvention accordée par le STIF au titre de l'année n sera augmenté en conséquence, sous réserve que le montant modifié des appels de fonds ait été validé entre les parties.

Dans ce cas, un appel de solde annuel de régularisation est effectué par SNCF Mobilités au cours du premier trimestre de l'année n+1.

#### **d) Solde final**

L'appel de fonds relatif au solde final du Matériel est transmis par SNCF Mobilités au STIF au plus tard le 30 octobre de l'année suivant la dernière année d'exécution de la présente convention au vu de l'état de solde de la convention.

L'état de solde est constitué des pièces suivantes :

- un état récapitulatif des dépenses acquittées par SNCF Mobilités pendant la durée de l'opération d'investissement, présenté selon le formalisme du budget prévisionnel de l'article 10.2 et ventilé par année civile ;
- la liste des dépenses acquittées par SNCF Mobilités pendant la durée de l'opération d'investissement, précisant pour chaque facture : le numéro de facture, l'objet, le montant HT et la date de paiement. Cette liste de factures sera adressée au STIF sous format papier et électronique (tableur) ;
- le cas échéant, le montant des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de SNCF Mobilités qui viennent en diminution de la valeur du matériel immobilisé au bilan de SNCF Mobilités définie à l'article 10 de la présente convention;
- le détail des dépenses de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, ventilés par année civile, précisant les éléments suivants :
  - nombre d'homme / jours facturés par catégorie de personnel ;
  - coût moyen d'un homme / jour par catégorie de personnel ;
  - coût de la prestation interne facturée, par catégorie de personnel et au total.

Le montant du solde final correspond à la différence entre :

- la subvention du STIF au titre de la présente convention calculée sur la base de l'état de solde, dans la limite du coût réel plafonné ;

- et les montants versés par le STIF au titre de la présente convention.

Dans tous les cas, la subvention du STIF est plafonnée au coût réel plafonné fixé à l'article 10.2.2 de la présente convention.

Si les dépenses acquittées par SNCF Mobilités au titre de la présente convention sont inférieures au budget prévisionnel présenté à l'article 10.2, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté au vu des dépenses acquittées et selon le cas :

- SNCF Mobilités devra reverser au STIF les sommes trop perçues ;
- le solde à verser à SNCF Mobilités au titre de la présente convention sera réduit en conséquence.

### **11.2.2. Conditions de règlement**

Les appels de fonds donnent lieu à paiement par le STIF au profit de SNCF Mobilités dans les 45 jours suivant leur réception.

### **11.2.3. Bénéficiaire**

Les versements de subvention à SNCF Mobilités s'effectueront sur le compte suivant, ouvert au nom de SNCF Mobilités à l'Agence centrale de la Banque de France à Paris, avec reprise des références exactes de l'appel de fonds :

- code banque : 30 001
- code guichet : 000 64
- n° de compte : 000 000 34 753
- clé RIB : 56
- IBAN : FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356

En cas de modification des coordonnées bancaires, les parties conviennent que les paiements seront effectués sur la base des nouvelles coordonnées envoyées par SNCF Mobilités.

## **ARTICLE 12 - CONSEQUENCES DE LA MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE**

### **12.1. CAUSES DE MISE EN SERVICE DIFFEREE OU PARTIELLE**

La date de mise en service commercial du T4CM est prévue en mars 2019 en phase avec les objectifs du projet. Les Parties conviennent qu'une mise en œuvre différée ou partielle du Matériel peut compromettre la date de mise en service ou le bon fonctionnement du T4CM à cette date. La notion de mise en service partielle du Matériel couvre autant les aspects quantitatifs, comme par exemple le nombre de rames du Matériel aptes à circuler en service commercial, que les aspects qualitatifs, comme les non-conformités générant des taux d'incidents supérieurs aux taux contractuels définis dans le Marché.

La Convention distingue plusieurs cas générant une mise en œuvre différée ou partielle. Ces différentes causes donnent lieu à une indemnisation du STIF dans les conditions définies dans l'article suivant.

#### **12.1.1. Mise en service différée ou partielle du fait de SNCF Mobilités**

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service commercial du T4CM:

- à la suite du retard ou de la non-conformité des équipements fournis par SNCF Mobilités au Constructeur dans le cadre du Marché ;

- à la suite de la mise en œuvre tardive ou incomplète des installations de maintenance nécessaires au fonctionnement nominal du Matériel ;
- à la suite d'une livraison tardive de l'ensemble des installations fixes nécessaires au fonctionnement nominal du T4CM et relevant exclusivement de SNCF Mobilités ;
- à la suite d'un retard d'homologation du fait de SNCF Mobilités, ou d'un retard dans la réalisation des essais par SNCF Mobilités ;
- à la suite de la mise en service d'un matériel non conforme aux attentes du STIF mentionnées à l'article 9.1 et ayant fait l'objet, dans les temps, d'un avis de non-conformité du STIF ;
- du fait d'un manque de ressources pour assurer la conduite des trains (tel que la formation des conducteurs) ou effectuer les opérations de maintenance du Matériel.

### **12.1.2. Mise en service différée ou partielle du fait du constructeur**

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service du Matériel (art 9.1) :

- à la suite du retard ou de la non-conformité du Matériel fourni par le constructeur à SNCF Mobilités dans le cadre du Marché ;
- à la suite de la non atteinte des niveaux de performances demandés au Constructeur par SNCF Mobilités dans le cadre du Marché.

### **12.1.3. Mise en service différée ou partielle du fait du retard de réception de l'infrastructure**

La mise en service différée ou partielle est mesurée à partir de la date de mise en service du Matériel (art 9.1) à la suite d'une livraison tardive de tout ou partie des infrastructures et installations fixes, nécessaires à la mise en service commercial du T4CM du fait d'un maître d'ouvrage du T4CM.

Le calendrier de livraison du T4CM et le calendrier de réception du Matériel font l'objet d'un suivi en comité de suivi mentionné à l'article 6 et en lien avec le comité des maîtres d'ouvrage du T4CM.

## **12.2. INDEMNISATION DU STIF**

### **12.2.1. Mise en service partielle ou différée du fait de SNCF Mobilités**

En cas de service partiel ou différé du fait de SNCF, au sens des articles 12.1.1. et 14.1, sauf en cas d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément à la jurisprudence administrative, d'évènements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties, une indemnisation est versée par SNCF Mobilités au STIF.

Cette indemnisation est fixée forfaitairement à 15 000 euros par rame et par mois de retard par rapport à la mise en service prévu au 31 mars 2019.

Le montant total de cette indemnisation est plafonné à 3 000 000 euros au titre de la présente Convention.

### **12.2.2. Traitement des pénalités constructeurs**

SNCF Mobilités s'engage à affecter à l'opération d'acquisition du Matériel, en compensation du préjudice, l'ensemble des pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur à SNCF Mobilités, en cas de service partiel ou différé du fait du Constructeur.

### **a) Pénalités et sanctions immobilisables**

Les pénalités et sanctions acquittées par le Constructeur auprès de SNCF Mobilités, viendront en diminution de la valeur du Matériel immobilisée au bilan de SNCF Mobilités, la subvention du STIF sera réduite à hauteur de cette indemnité qui sera identifiée sur les listes des dépenses comptabilisées et acquittées transmises au titre de l'article 11.

### **b) Pénalités et sanctions en exploitation**

Les pénalités versées par le Constructeur à SNCF Mobilités qui ne viendront pas diminuer la valeur du Matériel immobilisée au bilan de SNCF Mobilités feront l'objet d'un titre de recettes émis spécifiquement par le STIF, à l'attention de SNCF Mobilités. Le montant du titre de recette sera égal au prorata de la quote-part de financement du STIF appliqué au montant des pénalités et sanction en exploitation diminué des surcoûts spécifiques supportés par SNCF Mobilités validés dans le cadre du comité de suivi.

Suite à un accord préalable du comité de suivi, les coûts spécifiques non intégrés aux coûts F ou au contrat STIF-SNCF supportés par SNCF Mobilités du fait du retard dans la livraison du Matériel par le Constructeur et les dysfonctionnements liés (surcoûts divers liés aux circulations remplaçant les rames du Matériel non livrées ou défaillantes, opérations supplémentaires de maintenance pour le matériel ancien...), seront pris en charge par le STIF, sous réserve d'un argumentaire montrant que SNCF Mobilités n'a pu éviter cette situation en tant que pilote du projet, et d'un relevé détaillé par nature de charges visé du contrôleur financier de SNCF Mobilités.

Ce relevé détaillé des coûts spécifiques précisera notamment la liste des factures acquittées, ventilées par nature de dépenses, ainsi que le détail suivant pour les éventuels surcoûts de frais de maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage :

- le nombre d'homme jours facturés par catégorie de personnel (technicien, ingénieur, directeur d'opération) ;
- le coût moyen d'un homme / jour par catégorie ;
- le coût de la prestation interne facturée, par catégorie et au total.

Dans tous les cas ces coûts spécifiques feront l'objet d'un suivi comptable spécifique permettant d'assurer leur traçabilité. Ces coûts spécifiques ne seront pas immobilisés sauf à immobiliser la compensation perçue du Constructeur.

SNCF Mobilités s'engage à établir un relevé faisant apparaître le montant de l'ensemble des sanctions et pénalités acquittées par le Constructeur.

### **12.2.3. Mise en service partielle ou différée du fait d'un retard de réception de l'infrastructure**

Si SNCF Mobilités entre en possession du Matériel alors que l'infrastructure sur laquelle il doit circuler ne permet pas d'y réaliser le programme d'essais prévu, SNCF Mobilités cherchera à réaliser le maximum du programme d'essais prévu sur une autre infrastructure compatible, si elle existe.

Tout retard dans les essais ou la mise en service commercial du T4CM au 31 mars 2019 du fait d'un maître d'ouvrage du T4CM expose SNCF Mobilités à des charges spécifiques telles que des frais de substitution, de remisage, de gardiennage, de maintenance, de reprise de formation du personnel ou des frais de stock.

SNCF Mobilités veillera à établir un état justificatif de tous les surcoûts engendrés pour elle par ce retard et notamment par le stockage en bon état et la réalisation du maximum du programme d'essais prévu sur une autre infrastructure compatible.

Les parties s'engagent mutuellement à rechercher la responsabilité du maître d'ouvrage opérationnel à qui le retard est imputable afin que l'ensemble des charges spécifiques soient prises en charge par ce dernier.

## **ARTICLE 13 - PERENNITE ET MAINTIEN EN CONDITIONS OPERATIONNELLES DU MATERIEL ROULANT**

### **13.1. MODALITE DE LA MAINTENANCE**

Tant que SNCF Mobilités assure la maintenance du Matériel, SNCF Mobilités s'engage à effectuer toutes diligences et prendre toutes mesures utiles et requises pour garantir le maintien en condition opérationnelle du Matériel sur la totalité de son cycle de vie.

Sur la base du service convenu avec le STIF et des préconisations du Constructeur, SNCF Mobilités définit l'organisation de sa maintenance et met en œuvre les opérations de maintenance. SNCF Mobilités s'engagera auprès du STIF sur les modalités de maintenance dans le cadre du Contrat STIF/SNCF Mobilités en vigueur.

### **13.2. COUT DE LA MAINTENANCE**

Les Parties souhaitent maîtriser au mieux les coûts de maintenance du Matériel.

A titre d'information, SNCF Mobilités fournit dans l'Annexe I une estimation des coûts de maintenance du Matériel, sur la base de ses retours d'expérience.

### **13.3. DOCUMENTATION DE MAINTENANCE**

Dans le respect de la confidentialité des données, SNCF Mobilités s'engage à ce que la documentation définitive de maintenance produite par le Constructeur soit :

- consultable par le STIF à sa demande auprès de SNCF Mobilités ;
- intégralement transmise au STIF si, pour quelque cause que ce soit, SNCF Mobilités cessait d'assurer la maintenance du Matériel.

### **13.4. AFFECTATION EXCLUSIVE AU RESEAU TRANSILIEN**

Le Matériel, dont le financement de l'acquisition est objet de la Convention, est exclusivement destiné à circuler commercialement sur le réseau Transilien. Les circulations commerciales dérogeant à ce principe ne sont pas autorisées sans un accord préalable du STIF.

## **ARTICLE 14 - CONSEQUENCES DE LA DESTRUCTION OU DE L'ENDOMMAGEMENT D'UNE RAME DU MATERIEL**

### **14.1. CAS D'UNE RAME IRREPARABLE**

En cas de dommage d'une rame du Matériel la rendant irréparable - sauf si ledit dommage résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure à savoir, conformément à la jurisprudence administrative, d'événements irrésistibles, imprévisibles et extérieurs aux parties – son remplacement éventuel est envisagé dans les 2 cas suivants :

- si la survenance de l'évènement intervient alors que la chaîne de production du Matériel ou d'une version équivalente par le Constructeur se poursuit, SNCF Mobilités s'engage à remplacer la rame irréparable par un Matériel identique ou équivalent à ses propres frais ;
- si la survenance de l'évènement intervient alors que la chaîne de production du Matériel est arrêtée et qu'aucune version équivalente du Constructeur n'est disponible sur le

marché, le STIF et SNCF Mobilités se concerteront de façon à ce que SNCF Mobilités mette en œuvre une solution de substitution permettant le maintien des fonctionnalités du service prévu pour la T4CM. SNCF Mobilités s'engage à financer cette solution de substitution de façon à assurer le maintien des fonctionnalités du Tram-Express T4CM et la continuité du service.

Les coûts de substitution au-delà de la VNC de la rame endommagée seront pris en charge dans le cadre du contrat STIF-SNCF Mobilités en vigueur et des conditions de l'article 15.

#### **14.2. CAS D'UNE RAME REPARABLE**

En cas de dommage d'une rame du Matériel avec possibilité de remise en état, les frais de remise en état seront pris en charge par SNCF Mobilités.

### **ARTICLE 15 - SORT DU MATERIEL ROULANT**

Le STIF ayant apporté 100% du financement des 15 rames par voie de subvention, il bénéficie d'un droit d'option prioritaire pour entrer en possession desdits matériels dès lors que SNCF Mobilités n'est plus l'exploitant du T4CM d'Île-de-France.

Dans ces conditions, s'il en formule la demande, le transfert de propriété ne pourra lui être refusé. Cette demande devra intervenir dans le délai d'un an précédant la fin de l'exploitation par SNCF Mobilités.

Ce transfert de propriété ne donnera lieu à aucun paiement du STIF à SNCF Mobilités dans la mesure où les coûts liés à d'éventuels aménagements sont, comme toutes les autres charges de Transilien, couvertes par le contrat d'exploitation STIF-SNCF Mobilités

Si le matériel roulant a fait l'objet d'un financement même partiel en fonds propres de SNCF Mobilités, y compris sur des investissements d'adaptation, la valeur de cession devra tenir compte de la valeur nette comptable de ces investissements, nettes de subventions perçues, à la date de cession des rames.

Ce transfert sera soumis à la réglementation applicable en vigueur en matière de TVA.

Pendant la durée de son exploitation par SNCF Mobilités, le matériel roulant objet de la présente convention, ne pourra faire l'objet d'aucune cession à un tiers.

### **ARTICLE 16 - COMMUNICATION**

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre d'un comité spécifique. SNCF Mobilités et le STIF s'engagent à s'informer réciproquement, de leurs projets de communication externe (presse ou autres médias). Le délai de sollicitation doit être approprié au type d'action, ainsi qu'à son contexte. Ce délai intègre le temps nécessaire à la consultation et à la réflexion des deux partenaires sur l'opportunité de l'action proposée, ainsi qu'un temps réaliste pour que les éventuelles modifications souhaitées puissent être prises en compte. Les partenaires apportent une réponse dans un délai raisonnable.

Chacune des parties s'engage à associer et mentionner l'autre partenaire dans toute communication relative aux différents points de cette convention quels que soient le type de communication (institutionnelle, relation voyageur...) et le type de supports (achat média, internet, dépliant, communiqué de presse...) par notamment la présence de son logo.

La communication interne de l'entreprise auprès de son personnel est laissée à son entière initiative.

## **ARTICLE 17 - DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT DU STIF**

### **17.1. ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DE L'INVESTISSEMENT**

A la demande écrite du STIF, SNCF Mobilités prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

Une sanction de 3 000 euros HT par document et par jour ouvrable de retard, sera appliquée en cas de retard dans la transmission des documents prévus contractuellement. Cette sanction sera progressive et sera réévaluée à 15 000 € par jour de retard au-delà du trentième jour de retard.

Cette sanction de retard s'appliquera à compter du premier jour ouvrable de retard après la date d'échéance. A cet effet, le STIF informera SNCF Mobilités par courrier. Le STIF émettra un titre de recettes à l'encontre de SNCF Mobilités.

Le montant maximal encouru par SNCF Mobilités au titre de l'application de la présente clause est fixé à 1 million d'euros.

### **17.2. DROIT D'AUDIT DU STIF**

Le STIF dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer au STIF de la bonne exécution par SNCF Mobilités des investissements objets de la présente convention. Il consiste à vérifier, sur pièces et éventuellement sur place, les documents et informations attestant que les financements accordés par le STIF sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention.

Compte tenu du caractère stratégique des informations relatives aux données financières, le droit d'audit en matière financière s'exerce par l'intermédiaire d'agents du STIF accrédités ou d'organismes extérieurs mandatés par le STIF. Le STIF s'engage à communiquer à SNCF Mobilités la liste des auditeurs internes accrédités à cet effet et à les prévenir de toute modification de ladite liste.

Les parties s'engagent notamment à conserver la confidentialité des données, informations et documents auxquels les auditeurs ont eu accès lors de ces contrôles et audits durant la période de validité de la convention.

Si les constats d'audit faisaient la démonstration d'un manquement dans la bonne exécution de l'opération par SNCF Mobilités telle que prévue par la convention de financement, le STIF se réserve la possibilité de modifier le montant de ses paiements en conséquence.

En cas de désaccord persistant sur les résultats des audits ou des contrôles, la procédure de conciliation sera engagée par la partie la plus diligente dans les conditions prévues à l'article 18 de la présente convention.

## **ARTICLE 18 - RÈGLEMENT DES LITIGES**

Tout litige pouvant survenir dans la conclusion, l'interprétation, l'exécution ou la cessation de la présente convention, qui ne pourrait être résolu de manière amiable entre les parties sous un délai de 3 mois suivant sa constatation par voie recommandée par la partie la plus diligente, est de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Paris.

## **ARTICLE 19 - ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION**

La présente convention entrera en vigueur à compter de la date de sa notification par le STIF à SNCF Mobilités par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les dépenses engagées par SNCF Mobilités seront prises en compte à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, date de lancement des projets Tram-Trains en Ile de France.

En dehors du cas prévu à l'article l'ARTICLE 14 - ci-dessus, les Parties s'entendent pour une durée de validité de la présente convention correspondant à la durée d'utilité du Matériel (à compter de la livraison de la dernière rame), qui est de 30 ans.

## **ARTICLE 20 - CLAUSE DE RESILIATION**

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, et en cas d'absence de résolution amiable, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par l'autre Partie d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de son objet.

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 au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation de la convention, SNCF Mobilités s'engage à transmettre au STIF l'état de solde visé à l'article 11.2 à la date de résiliation de la présente convention, sachant que l'indemnisation prend en compte la période courant jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

- Dans l'hypothèse d'une résiliation de SNCF Mobilités ou en cas de résiliation pour défaillance de SNCF Mobilités, le STIF pourra demander le reversement de tout ou partie des subventions indûment perçues par SNCF Mobilités ou l'acquisition du matériel dans les conditions prévues à l'article ARTICLE 14 -.
- Dans l'hypothèse d'une résiliation à la demande du STIF et en l'absence de défaillance de SNCF Mobilités, le STIF s'engage au paiement des dépenses acquittées par SNCF Mobilités à la date de résiliation de la convention et des éventuels frais de résiliation du Marché.



Fait à Paris, le

en deux exemplaires

Pour le STIF

Pour SNCF Mobilités

La Directrice Générale,

Le Directeur Général de Transilien

Sophie MOUGARD

Alain KRAKOVITCH

## **ANNEXE A . DESCRIPTIF DU MATERIEL ET OPTIONS SPECIFIQUES RETENUES POUR L'ILE-DE-FRANCE AINSI QUE SON ADAPTATION URBAINE**

### **DESCRIPTIF DU MATERIEL**

Le Matériel, objet de la Convention, est un tram-train Alstom Dualis dans une version quadricaisse bicourant 750 V continu – 25000 V alternatif. Il est équipé des options spécifiques Ile-de-France et urbaines.

- longueur hors tout : 42,575 m
- largeur : 2,650m
- rame articulée à 4 modules
- 4 portes par faces
- vitesse max : 100km/h
- accélération max au démarrage 0-40km/h : 1,09m/s<sup>2</sup>
- moteurs :
  - nombre : 6
  - puissance unitaire : 150kW
- capacité
- places assises :
  - places assises et assises relevables : 95 ;
  - strapontins : 12 ;
- places debout :
  - surface disponible hors assises fixes : 39 m<sup>2</sup> ;
  - nombre de places en conditions normales (4 personnes/m<sup>2</sup>) : 156 ;
  - nombre de places en conditions exceptionnelles (6 personnes/m<sup>2</sup>) : 234.
- places totales :
  - en conditions normales : 251 ;
  - en conditions exceptionnelles : 329.

### **OPTIONS SPECIFIQUES RETENUES POUR L'ILE-DE-FRANCE AINSI QUE POUR SON ADAPTATION URBAINE**

#### **a) Evolution technique (SAEIV + train communicant)**

- Intégration Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) ;
- Intégration Système de reconnaissance Tram-Train (STBS) (Commande itinéraires via SAEIV) ;
- SIVE - solution 2 (reliée à SAEIV) avec mode dégradé comme pour Tram Express T4CM;
- Option n°4 : comptage voyageurs - avec l'amélioration de l'existant ;
- télétransmission des codes défauts pour maintenance (GTC via NetBox) ;
- modifications fonctionnelles issues des REX RhA et PDL (accès ADC, éclairage secours, disposition conduite, ...).

#### **b) Evolution d'aménagements à la demande du STIF**

- Option n°11 : anti-vandalisme véhicule ;
- option n°6 : pelliculage livrée extérieure ;

- design : flexibilité ultérieure : évolution diagramme et décor, prédisposition valideurs ; première livrée IdF - décoration intérieure sans modifications des teintes intérieurs hormis caissons et diagramme B3 ;
- Eclairage à LED et barre de maintien type Tram Express Nord
- appuis et maintien avec barres plafond.
- Télé-billettique : Valideurs avec et sans contact

**c) Homologation urbaine (conformité STRMTG)**

- ATESS urbain (hors certificat SSLI2) métrique ;
- Homologation urbaine (conformité STRMTG) - Référentiel à définir par le promoteur urbain/caméra frontale ;
- Agrès de secours urbain

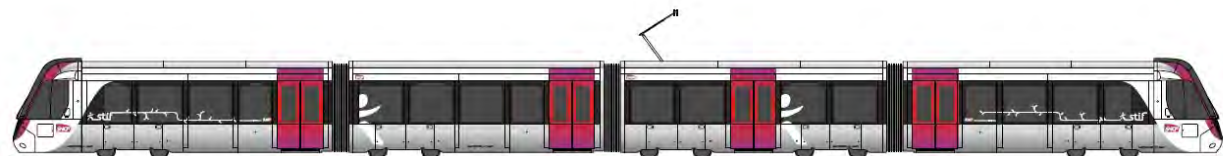
**d) Soutien logistique intégré**

- Pièces Réparables du Matériel avec Dotation (PRMD) du Marché ;
- SLI (documentation, mise à jour sans modification de l'outillage)

## ANNEXE B . LIVREE ET DES AMENAGEMENTS INTERIEURS

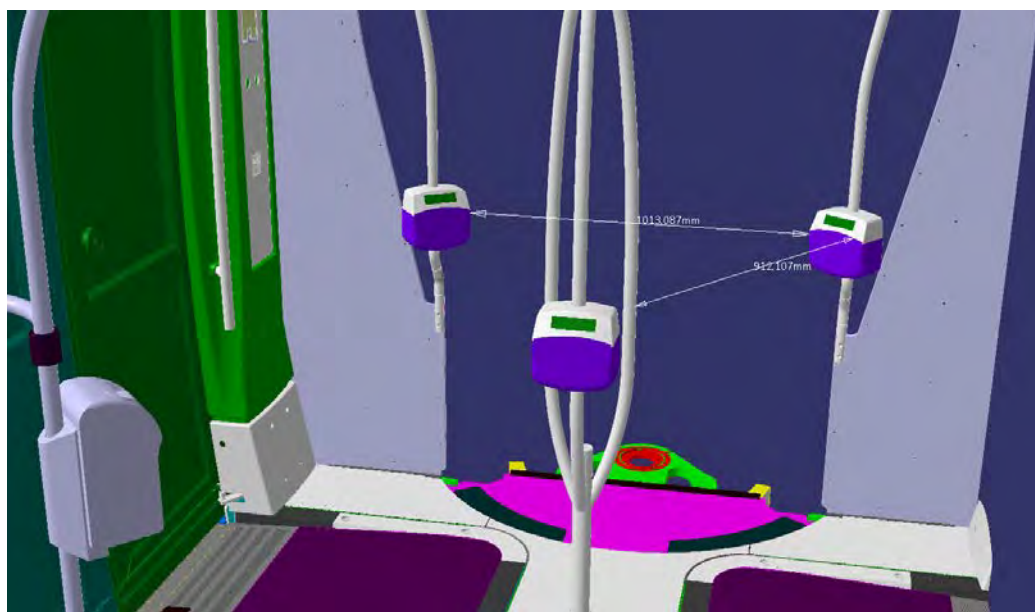
L'ensemble des images sont données à titre indicatif © ALSTOM

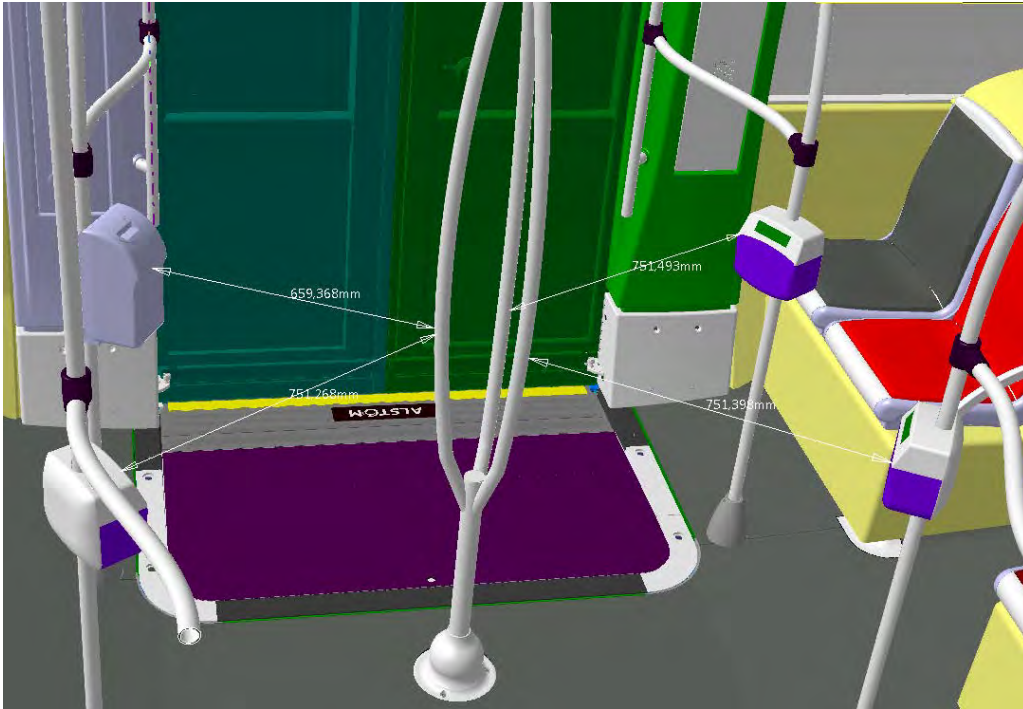
### LIVREE



### AMENAGEMENTS INTERIEURS

Les aménagements intérieurs du Matériel reprennent ceux validés dans le cadre de l'acquisition des tram train DUALIS pour l'exploitation de la Tangentielle Nord avec ajout de 4 valideurs en plateforme.





Vues de l'implémentation envisagée pour les valideurs

## ANNEXE C . LISTE DES EQUIPEMENTS FOURNIS PAR SNCF MOBILITES ET PAR SNCF RESEAU

Il s'agit des équipements achetés par SNCF et livrés à Alstom qui les intégrera dans les rames selon les spécifications définies.

équipement	nb	fournisseur	prix unitaire	budget prévu
STM autonome	2	Alstom	122 700	0
Agrès outillages de bord	1	SNCF	1 500	22 500
Câblots de secours	1	SNCF	3 466	51 985
Cabradio B61A1 (24v)	2	SNCF	45 000	675 000
STBS embarqué (FV)	1/rame	CAPSYS	27 000	405 000
STBS embarqué (FF)				900 000
adaptateurs secours	3 kits/ligne	SNCF	33 333	100 000
composteurs				0
SAEIV embarqué				0
<b>sous-total</b>				2 154 485
<b>provision 2%</b>		2%		43 090
<b>total</b>			CE 06/2015	<b>2 197 575</b>

<b>frais fixes</b>	900 000
<b>frais variables</b>	405 000
	1 305 000

## ANNEXE D . CALENDRIERS PREVISIONNELS

Les calendriers prévisionnels sont basés sur une mise à disposition au plus tard en avril 2016 de 3 kits SAE(IV) embarquée pour intégration dans les premières rames.

### CALENDRIER DE LIVRAISON ET DE MISE EN SERVICE COMMERCIAL

- Signature de l'avenant : novembre 2015 ;
- études et fabrication : novembre 2015 à mai 2018 ;
- mise à disposition de la 1<sup>ère</sup> rame TTNG Dualis : fin octobre 2017 ;
- livraison des 15 rames sur le site (1 à 2 rame/mois) : fin octobre 2017 à fin juin 2018 ;
- AVANTO début du rétrofit : à partir de 10 TTNG livrés ; à partir d'avril 2018
- AVANTO 15<sup>ème</sup> rame rétrofitée : juillet 2019 ;
- mise en service T4CM : mars 2019.

### ECHEANCIER PREVISIONNEL D'APPEL DE FONDS ETABLI SUR LA BASE SUR DES TERMES DE FACTURATION DU CONSTRUCTEUR

Date prévisionnel de transmission du 1<sup>er</sup> appel de fonds : 1<sup>er</sup> décembre 2015

Echéancier d'appel des subventions	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Total CE 2015	13,4	22,7	35,3	13,9	2,2	4,4	91,9
Coefficient d'actualisation € courant	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Total € courants actualisés	13,5	22,7	36,7	17,2	2,2	4,4	96,9

## ANNEXE E . FORMULES DE REVISION DU PRIX DU MATERIEL AUX TERMES DU MARCHE ET LES FORMULES DE REVISIONS DES COUTS SNCF

### PRIX DU MATERIEL

#### a) Frais fixes

Les prix des frais fixes sont actualisés avec la formule suivante :

$$P = P_0 \times (0,15 + 0,85 \times \text{ICHTTS}/\text{ICHTTS}_0)$$

Où :

- $P_0$  : valeur de base, hors taxe, de la part considérée ;
- $P$  : valeur révisée, hors taxe, de la part considérée ;
- ICHTTS : "Coût horaire du travail tous salariés" (indice INSEE publié au Bulletin Mensuel de la Statistique) ;
- $\text{ICHTTS}_0$  : valeur de base au 1<sup>er</sup> Mai 2006 ou valeur moyenne de Mai 2006.

#### b) Frais variables

Les prix des frais variables sont révisés avec la formule suivante :

$$P = P_0 \times (0,15 + 0,55 \times \text{ICHTTS}/\text{ICHTTS}_0 + 0,17 \times \text{FSD2}/\text{FSD20} + 0,02 \times \text{Alu2}/\text{Alu20} + 0,02 \times \text{CF2}/\text{CF20} + 0,04 \times \text{Ttm2}/\text{Ttm20} + 0,03 \times \text{Tma2}/\text{Tma20} + 0,02 \times \text{Lmb2}/\text{Lmb20})$$

Où :

- $P_0$  : valeur de base, hors taxe, de la part considérée.
- $P$  : valeur révisée, hors taxe, de la part considérée.
- ICHTTS : "Coût horaire du travail tous salariés" (indice INSEE publié au BMS)
- FSD2 : Frais et Services Divers 2, calculé et publié par Le Moniteur selon communiqué paru au BOCCRF n°8 du 30 septembre 2004 ;
- Alu2 : (274210) Aluminium brut (indice INSEE publié au BMS) ;
- Lmb2 : (271031) Barre ronde acier (indice INSEE publié au BMS) ;
- Ttm2 : (271037) Plat acier laminé à froid (indice INSEE publié au BMS) ;
- Tma2 : (271036) Bandes acier à chaud (indice INSEE publié au BMS) ;
- CF2 : (274440) Fils en cuivre (indice INSEE publié au BMS) ;
- ICHTTS<sub>0</sub>, FSD20, Alu20, CF20, Ttm20, Tma20, Ix20 et Lmb20 sont les valeurs de base au 1<sup>er</sup> Mai 2006 ou valeurs moyennes de Mai 2006.

### FORMULES DE REVISIONS DES COUTS SNCF

- Frais de MOA/MOE : montants en € courants non révisables et non actualisables.
- Fournitures SNCF : montants en € courants non révisables et non actualisables.



## ANNEXE F . STRUCTURE DES FRAIS DE MAITRISE D'ŒUVRE ET DE MAITRISE D'OUVRAGE DE L'INGENIERIE SNCF AFFECTEE A L'OPERATION

		études		Etudes/Livraison sur site		SAV-REX		totaux	
		PRO/REA	PRO	REA	REA/MESC	2 019	2 020	total	total en €
		2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020		
	INGENIERIE DE MAINTENANCE	0,00	0,01	0,05	0,08	0,05	0,03	0,24	237 600,00
Maitrise d'Œuvre	DDQF	0,00	0,00	0,09	0,26	0,00	0,00	0,34	341 649,00
	CIM	0,15	0,24	0,25	0,37	0,14	0,19	1,33	1 332 092,00
	PROJET/ACHAT	0,18	0,23	0,26	0,31	0,27	0,20	1,45	1 449 518,40
Maitrise d'Ouvrage	Dossier urbain	0,03	0,04	0,04	0,05	0,05	0,03	0,25	250 000,00
	MOA	0,022	0,029	0,031	0,038	0,033	0,024	0,177	177 000,00
		12%	16%	18%	21%	19%	14%		-
	<b>Total</b>	<b>0,384</b>	<b>0,556</b>	<b>0,721</b>	<b>1,107</b>	<b>0,541</b>	<b>0,479</b>	<b>3,788</b>	<b>3 787 859,40</b>

Année	MOA	Dossier urbain	PROJET/ACHAT	CIM	DDQF	INGENIERIE DE MAINTENANCE
2 015	0,00	0,00	0,15	0,15	0,00	0,00
2 016	0,00	0,00	0,23	0,24	0,00	0,01
2 017	0,00	0,00	0,26	0,25	0,09	0,05
2 018	0,00	0,00	0,31	0,37	0,26	0,08
2 019	0,00	0,00	0,27	0,14	0,00	0,05
2 020	0,00	0,00	0,20	0,19	0,00	0,03

Effectifs affectés au projet (répartition par année)

- **Ingénierie de conception et suivi (CIM) :** le centre d'Ingénierie du Matériel SNCF a la responsabilité du lot technique du Marché. Il assure notamment, à ce titre, le suivi des développements du fournisseur, la vérification de la conformité aux exigences techniques de ces développements et produit les vais techniques des dossiers de sécurité ;
- **Ingénierie de Réalisation (DDQG/AEF) :** la Direction Déléguée Qualité Fournisseur SNCF a la responsabilité du lot qualité du Marché. Il réalise notamment, à ce titre, des interventions sur les sites du constructeur et de ses fournisseurs afin de s'assurer de la mise en œuvre d'une démarche qualité de fabrication et de son maintien en durée ;
- **Ingénierie exploitation/maintenance (SLI) et Formation Technicentre de Maintenance :** l'Ingénierie de Nevers a la responsabilité du lot de Soutien Logistique Intégré du projet en lien avec le Technicentre de Maintenance Pilotage du programme MOE (MD/MA) ;
- **Pilotage du programme MOE (MD/MA) :** les départements Développement et Achat de la Direction du Matériel SNCF ont notamment en charge la relation contractuelle avec le constructeur, l'animation des équipes ingénierie SNCF, la relation avec la maîtrise d'ouvrage et la Direction de Ligne.

## ANNEXE G . MECANISME DE PEREQUATION AVEC LES TRANCHES PRECEDENTES ET FUTURES DU MARCHÉ

### PRINCIPES

Au terme du marché d'acquisition, chaque financeur ne paye que sa juste part des « coûts fixes » communs en tenant compte des caractéristiques et spécificités des différentes variantes. Ces « coûts fixes » intègrent les frais fixes du constructeur et les dépenses d'ingénierie et de suivi de marché de SNCF Mobilités.

Les « coûts fixes » spécifiques à un financeur sont financés en totalité par celle-ci.

Les échéanciers d'appels de fonds sont basés sur le dernier volume notifié.

### MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Lors de la levée d'une tranche optionnelle A, le financeur doit prendre en charge sa quote-part de « coûts fixes » communs avec les financeurs précédents, répartis sur la totalité des rames livrées et prévues être livrées, en tenant compte des caractéristiques et spécificités des différentes variantes.

La subvention correspondant à cette quote-part de « coûts fixes » communs est appelée dans le semestre qui précède la livraison de la première rame de la tranche A.

Si antérieurement à la date de mise en service de la première rame de la tranche A, les volumes commandés et notifiés venaient à être modifiés par levée d'une nouvelle tranche optionnelle B, la quote-part des « coûts fixes » communs appelée serait recalculée sur la base du nouveau nombre total de rames ayant été notifiées depuis l'origine du marché.

Au plus tard à la liquidation du marché :

- les valeurs des rames sont actualisées en fonction des règles comptables en vigueur,
- L'éventuel excédent de subvention perçue<sup>1</sup> est rétrocédé à chaque activité ayant bénéficié du marché.

### DESCRIPTION DES « COÛTS FIXES » AFFERENTS A LA TRANCHE OPTIONNELLE DE 15 RAMES

Les « coûts fixes » sont constitués :

- des frais fixes constructeur constitués :
  - d'une quote-part des frais fixes Constructeur spécifiquement liés aux équipements T4CM répartis sur 15 rames ;
  - d'une quote-part des frais fixes « génériques » calculés comme suit :  
quote-part des frais du Constructeur au titre de la présente convention sur les tranches précédentes réparties sur 78 rames (63 déjà notifiées et commandées dans le Marché et 15 objets de la présente convention) : 4 M€ x 30/78  
diminuée du remboursement au STIF de la quote-part des « frais fixes communs » financée par le STIF au titre de la convention Dualis TLN et rétrocédée au titre de la présente convention (– 4 M€ x 15/63)  
soit un total de 4 M€ x [(30/78) – (15/63)]
  - Option n°4 : comptage voyageur : assiette de 62 rames car la Région Rhône-Alpes n'applique cette option qu'à un tiers de son parc (62 = 78 – 16 rames).  
Le montant pour cette option est de 94 010 € (30/62\*150000+75000–53571)

---

<sup>1</sup> Le bénéficiaire de la dernière levée d'option acquitte seulement les coûts fixes dus.

- AMD 22 et 24 : Rétrovision : fonction à partager avec Rhône-Alpes uniquement : assiette de 54 = 78 – 24 rames PdIL non concernées. Le montant est de 135 385 € ( $792000 \times 30/54 - 304615$ )
- des frais d'ingénierie de SNCF Mobilités et de suivi du Marché, afférents à l'opération d'acquisition constitués :
  - des dépenses de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre spécifiques à la tranche objet de la convention répartis sur 15 rames (3 610 860€) ;
  - d'une quote-part des frais « génériques » de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre répartis sur 78 rames (63 déjà notifiées et commandées dans le Marché et 15 rames commandées par SNCF Mobilités, objet de la présente convention) soit 1 084 249 € ( $30/78 - 15/63$  de 7 400 000 €).

La quote-part des « frais fixes communs » financée par le STIF dans la présente convention sera rétrocédée aux Régions et au STIF ayant précédemment financé la totalité de ces « coûts fixes » dans les conditions prévues par les conventions entre les Régions et SNCF Mobilités et entre le STIF et SNCF Mobilités.

La part de « coûts fixes » mutualisés acquittée due au STIF sera versée par SNCF Mobilités au STIF dans les 45 jours suivant son encaissement par SNCF Mobilités.

Dans l'hypothèse dans laquelle d'autres Régions seraient amenées à acquérir de nouvelles rames dans le cadre du marché. La part de « coûts fixes » mutualisés acquittée par ces Régions et financeurs sera versée par SNCF Mobilités au STIF dans les 45 jours suivant son encaissement par SNCF Mobilités.

**ANNEXE H . FICHE DE PRIX**

Fiche de prix : TN-MRS du 07 septembre 2015

Montant Total (CE marché) : 80,27 M€

## **ANNEXE I . ESTIMATION DES COÛTS DE MAINTENANCE**

Le coût de maintenance du tram-train Dualis, est estimé à 3€ au km rames (hors nettoyage) aux conditions économiques de 2011 (coût moyen complet). Les hypothèses qui permettent d'établir ce coût seront transmises dès signature de l'accord de confidentialité.

## **ANNEXE J . OBJECTIFS PREVISIONNELS DE FIABILITE ET DE DISPONIBILITE DE LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR**

- Incidents de type A :
  - correspond à une demande de secours ;
  - défaillance de type A : 0,05 incidents / mois à  $T_0 + 24$  mois ;
- Incidents de type B :
  - correspond à un retard > 5 min
  - défaillance de type B : 7,7 incidents / mois à  $T_0 + 24$  mois
- $T_0$  : 10 000 km parcourus pour 1 rame

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/551  
Séance du 07 octobre 2015**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU  
MATÉRIEL ROULANT ROUTIER  
2016-2017 RATP-STIF**

**RENOUVELLEMENT, DEVELOPPEMENT D'OFFRE,  
EXPÉRIMENTATIONS DE BUS ELECTRIQUES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°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° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructures exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre le STIF et la RATP et notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** le rapport n°2015/551 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** d'approuver la convention de financement bus RATP 2016-2017 relative au renouvellement du matériel roulant, à l'acquisition de matériel roulant liée au développement de l'offre et aux expérimentations de bus électriques pour un montant maximal de subvention du STIF de 59,220 M€ et de réviser à la hausse l'AP "matériel roulant bus RATP" inscrite au budget 2015 de ce même montant. Le montant de l'AP passe ainsi de 415 M€ à 474,220 M€;

**ARTICLE 2 :** d'autoriser la directrice générale à signer la convention de financement 2016-2017 visée à l'article 1 et à mettre en œuvre ses dispositions.

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

  
Jean-Paul HUCHON



## CONVENTION DE FINANCEMENT 2016/2017

### relative au renouvellement du matériel roulant routier et à l'acquisition de matériel liée à l'extension des réseaux et au développement de l'offre

#### ENTRE :

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, représenté par **Madame Sophie MOUGARD** en sa qualité de directrice générale dûment habilitée aux fins des présentes par délibération du conseil,

Ci-après dénommé le "STIF",

Et,

**La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Rapée, représentée par **Madame Marie-Claude DUPUIS**, en sa qualité de Directrice du Département du Matériel Roulant Bus de la RATP,

Ci-après dénommée la "RATP",

D'autre part,

Le STIF et la RATP étant ci-après désignés conjointement les « **Parties** ».

## Contexte

Cette convention relative au matériel roulant bus de la RATP fait suite aux 3 conventions de financement 2012, 2013, et 2014-2015.

Le STIF est propriétaire des matériels roulants dès leur acquisition par la RATP en application de l'article L.2142-8 du Code des transports. La RATP en conserve néanmoins le contrôle et utilise librement ces matériels roulants jusqu'à leur remise au STIF à l'expiration des délais de l'article L1241-6 du Code des Transports susvisé.

Le STIF et la RATP ont déterminé les principes de gouvernance du matériel roulant par un accord de gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) afin de clarifier les relations entre le STIF et la RATP, tant en fonctionnement qu'en investissement. Il fixe les conditions dans lesquelles les parties sont respectivement associées à la procédure d'acquisition ou de rénovation du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des services assurée par la RATP.

Il acte que les acquisitions d'autobus par la RATP sont réalisées au moyen de marchés passés selon ses propres règles de mise en concurrence auprès de ses fournisseurs.

Les matériels roulants font, par ailleurs, l'objet d'un Plan Quinquennal d'Investissement (PQI) qui figure au contrat STIF-RATP 2016-2020. Ce PQI retrace, en emplois et en ressources, l'ensemble des investissements et notamment les matériels roulants bus.

Le PQI repose sur les principes suivants :

- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 10 % en cas de renouvellement ;
- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 50 % pour les expérimentations d'autobus électriques ;
- Le principe d'un subventionnement des acquisitions de matériels roulants à hauteur de 100 % en cas d'extension de réseau ou de développement d'offre.



## IL A ETE CONVENU ET ARRETE D'UN COMMUN ACCORD CE QUI SUIT :

### ARTICLE 1 – OBJET DU CONTRAT

La présente convention de financement définit les conditions et modalités de financement par le STIF des investissements 2016 et 2017 énumérés à l'article 2 ci-dessous, à réaliser par la RATP.

### ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Le montant financier de l'investissement de la présente convention s'élève à un montant maximum de **228,40 M€** en euros courants.

Le montant plafond de subvention du STIF pour la présente convention s'élève à un montant de **59,22 M€** non révisable et non actualisable.

#### Article 2.1. Renouvellement du matériel et acquisition pour le développement de l'offre

##### Article 2.1.1 Périmètre et types d'investissement concernés

Les investissements concernés par la présente convention seront réalisés conformément aux dispositions de l'Accord de gouvernance sur le matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) qui prévoit notamment une réunion mensuelle STIF-RATP. Des dispositions complémentaires figurent en annexe 3 de la présente convention.

Les investissements recouvriront notamment les sujets suivants :

- acquisition de véhicules ;
- acquisition des équipements embarqués nécessaires à l'utilisation des véhicules, ces équipements embarqués étant des biens de retour remis au STIF le 31 décembre 2024 ;
- rénovation partielle ou totale d'autobus.

##### Article 2.1.2 Nombre de véhicules à acquérir et montant financier de l'investissement et de la subvention du STIF

Le montant financier de l'investissement de la présente convention (hors expérimentations d'autobus électriques) s'élève à un montant maximum de **198,2 M€**, qui se décompose comme suit :

	Coût investissement en M€	Montant maximum de financement du STIF en M€ courants	
		Quote-part	Montant
Renouvellement équipements embarqués et matériel bus	<b>171,20</b>	10%	<b>17,12</b>
<i>Dont renouvellement d'équipements embarqués et rénovation d'autobus</i>	<i>20,80</i>		
<i>Dont renouvellement du matériel roulant</i>	<i>150,40</i>		
Développement de l'offre	<b>27,00</b>	100%	<b>27,00</b>
<b>Total</b>	<b>198,20</b>		<b>44,12</b>

- Le plafond des subventions du STIF s'élève à **44,12 M€** pour l'acquisition de :
  - 313 véhicules standards (GNV ou Hybrides) au titre du renouvellement;
  - 95 véhicules articulés (GNV ou Hybrides) au titre du renouvellement;
  - 2 midibus électriques et 2 minibus électriques au titre du renouvellement ;
  - 55 articulés (GNV ou Hybrides) au titre du développement de l'offre.

Les livraisons des véhicules s'effectueront entre le 2<sup>ème</sup> semestre 2016 et le 1<sup>er</sup> semestre 2018.

**Le nombre de bus a été établi sur la base d'estimations de prix unitaires. Si le prix moyen unitaire s'avérait différent, compte tenu d'appels d'offres en cours, le nombre de bus serait adapté, toutes choses égales par ailleurs.**

## **Article 2.2. Expérimentation d'autobus électriques**

Article 2.2.1 Type d'investissement concernés et montant financier de l'investissement et de la subvention STIF

Le STIF et la RATP procéderont à des expérimentations de bus électriques, en complément de celle de la ligne 341, prévue en 2016 et déjà couverte par la précédente convention 2014-2015. Ces nouvelles expérimentations permettront notamment de tester d'autres technologies d'autobus et de systèmes de recharge.

Les investissements concernés recouvriront notamment les sujets suivants :

- Acquisition de véhicules
- Acquisition d'équipements (rétrofit)

Le montant de ces expérimentations s'élèvera à un plafond maximum de 30,2 M€ d'investissement dont 50% pris en charge par le STIF et 50% par la RATP.

Le montant financier pris en charge par le STIF au titre de cette expérimentation s'élève à un montant maximal de **15,1M€**.

### Article 2.2.2 Suivi des expérimentations de bus électriques

Le suivi des expérimentations est assuré par un comité de suivi des expérimentations constitué de représentants du STIF et de la RATP.

Le comité de suivi se réunit trimestriellement et, en cas de besoin, 20 jours après la demande expresse et motivée de l'une ou l'autre des parties.

Une convocation précisant les points à l'ordre du jour est adressée par le STIF aux membres du comité 10 jours avant la séance.

A l'issue de chaque séance, il est dressé un compte-rendu comportant les points qui ont fait l'objet de débats, et l'avis qui est émis par le comité. Ce compte-rendu est envoyé par le STIF aux membres du comité pour approbation qui devra être rendu dans un délai de 8 jours. Une fois ce délai expiré, le compte rendu sera réputé approuvé par les membres du comité et transmis au STIF.

Les commandes de véhicules, d'équipements et toute action à effectuer par la RATP dans le cadre des expérimentations font l'objet d'un accord préalable formel du STIF.

Le RATP transmet au STIF la copie des commandes passées aux fournisseurs.

Le choix des lignes et l'affectation des véhicules sont décidés par le STIF sur proposition de la RATP en comité de suivi.

Le comité de suivi définit le planning des expérimentations et la liste des indicateurs à évaluer pour chaque expérimentation. Il vérifie l'état d'avancement des actions à mener, le respect du planning des expérimentations, les différents indicateurs, les retours d'expérience ainsi que les évolutions techniques proposées par les constructeurs et partage les différents résultats des mesures de performance des bus électriques et des effets des ces nouveaux matériels sur l'exploitation des lignes de bus et sur la maintenance des matériels.

### **ARTICLE 3 – COUT D'ACQUISITION**

Les coûts qui sont répartis à l'Article 4, entre le STIF et la RATP, doivent être entendus comme les coûts réels plafonnés de l'acquisition des autobus, aux conditions des marchés signés par la RATP.

- Le coût A est le prix initial du marché hors aléas.
- Le coût B est le coût de l'indexation déterminé à partir des conditions d'indexation du marché appliquées au prix initial du marché hors aléa,
- Le coût C correspond aux coûts d'acquisition des équipements complémentaires embarqués sur les autobus lorsqu'ils ne sont pas inclus dans le marché A, indexation incluse.
- Le coût D est la somme des coûts A, B et C. Le montant de l'indexation comprise dans le coût total D est plafonné à 4 % maximum en moyenne annuelle sur la durée de la convention.
- Le coût E correspond aux coûts liés :
  - o aux avenants de confort et de service,
  - o à la mise en œuvre de contraintes réglementaires et de l'application de normes nouvelles apparues après la passation du marché, faisant l'objet d'avenant,
- Le coût F correspond aux aléas et autres avenants. Le montant du coût F ne peut être supérieur à 4 % du montant des marchés hors aléas (soit 4% de D).

Le coût réel plafonné est la somme des coûts D, E et F.

Dans le cas où le coût réel de l'acquisition dépasserait le coût réel plafonné ainsi défini, la différence entre le coût réel de l'acquisition et le coût plafonné est à la charge de la RATP.

Les parties s'engagent à mettre en œuvre tous les moyens dont elles disposent pour tendre vers des coûts optimisés et éviter de trop fortes variations.

La décomposition du coût des investissements par nature est détaillée en **annexe 1** (confidentielle).

## **ARTICLE 4– PLAN DE FINANCEMENT**

Comme il a été rappelé ci-dessus :

- sont subventionnés à 10 % les autobus correspondant à du renouvellement d'autobus au parc ainsi qu'après accord du STIF la rénovation partielle ou totale d'autobus et le renouvellement des équipements embarqués ;
- sont subventionnés à 100 % les autobus correspondant à de l'accroissement d'offre ;
- les équipements embarqués suivent le taux de subvention du matériel roulant auquel ils sont associés ;
- sont financées à 50% les expérimentations de bus électriques.

Le financement de l'investissement est assuré selon ces principes par les parties dans les limites pour le STIF du coût réel plafonné défini à l'article 3 et des dispositions de l'article 2.

Les sommes versées par les parties peuvent néanmoins varier, en application des dispositions de l'article 7.

Les contributions du STIF constituent des subventions d'équipement non assujetties à la TVA.

Le matériel acquis apparaît dans les comptes de la RATP pour l'intégralité de sa valeur.

## **ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS DE LA RATP RELATIFS A L'UTILISATION DU MATERIEL ROULANT**

La RATP respecte ses engagements pris dans le cadre du contrat STIF RATP 2016-2020 notamment en matière de disponibilité, pérennité et maintien en bon état des matériels roulants bus, ainsi que ses engagements pris en matière d'information voyageurs, conformément à la charte des supports et contenus du STIF et au SDIV.

A cet égard et conformément à l'Accord sur la gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V-3), la RATP présente au STIF annuellement sa politique de maintenance du matériel roulant.

## **ARTICLE 6 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI DE L'INVESTISSEMENT**

### **Article 6.1 – Cadre général du suivi de l'investissement**

Le suivi de l'investissement est réalisé conformément aux dispositions de l'accord de gouvernance sur le matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V.3) auquel s'ajoute des informations complémentaires concernant les matériels roulants routier figurant en annexe 3 de la présente convention.

### **Article 6.2 – Comité de pilotage de gouvernance du matériel roulant**

Le suivi de l'investissement sera réalisé dans le cadre des réunions mensuelles du comité de suivi STIF-RATP mis en place par l'Accord sur la gouvernance du matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V-3).

Dans ce cadre, le STIF approuve notamment les opérations d'évolution des mouvements du parc (acquisition, affectation, cession, réforme..) et des modifications techniques des matériels roulants.

Le comité de suivi est par ailleurs l'instance décisionnelle qui valide toutes les grandes étapes des consultations conformément aux dispositions de l'accord de gouvernance sur le matériel roulant annexé au contrat STIF-RATP (Annexe V-3).

Pour préparer le suivi de la convention, dans le cadre du comité de pilotage, un dossier est établi par la RATP, permettant en particulier de suivre :

- le coût réel plafonné, ses composantes et leur évolution,
- le programme actualisé d'affectation,
- les conditions de réalisation de l'investissement en cours et à réaliser par la RATP,
- le respect du plan de financement de l'investissement prévu à l'article 4,
- l'échéancier des versements et les modalités de paiement prévus à l'article 8,
- ainsi que tout autre point relatif à l'investissement mis à l'ordre du jour par l'une ou l'autre des parties.

### **Article 6.3 – Suivi de l'investissement**

La RATP s'engage à faire ressortir directement dans sa comptabilité propre, les écritures relatives à l'investissement.

Les parties conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant 10 ans à compter de la date de fin de convention.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP, à tout moment et jusqu'à l'expiration de ce délai, toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous 10 jours ouvrés à compter de la date de la demande, les éléments directement extraits de sa comptabilité (générale ou analytique) sans retraitement particulier.

La RATP s'engage à transmettre au STIF, sous un mois calendaire à compter de la date de la demande, les éléments extra-comptables faisant l'objet d'un traitement particulier.

### **Article 6.4 – Confidentialité des documents et informations transmises au titre des articles précédents**

1. L'expression Informations Confidentielles désigne toutes les informations et/ou documents communiqués au STIF par la RATP dans le cadre de l'exécution de la présente convention.
2. Le STIF s'engage à considérer comme strictement confidentielles les Informations Confidentielles et par conséquent à ne pas les divulguer à des tiers, étant en outre entendu qu'il s'engage à ne communiquer ces Informations Confidentielles qu'à ceux des membres de son personnel qui devront nécessairement en avoir connaissance dans le cadre de la présente convention, et à prendre toutes dispositions afin d'empêcher leur divulgation par ce personnel.

Le STIF s'engage à ne faire aucun usage des Informations Confidentielles dans un autre but que celui décrit dans l'objet de la présente convention. Ces dispositions ne sauraient être interprétées comme lui conférant une autorisation ou un droit quelconque de licence d'exploitation industrielle ou commerciale des Informations Confidentielles.

3. La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles le STIF apporterait la preuve écrite :
- qu'elles étaient en sa possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne lui soient communiquées ;
  - qu'elles sont, postérieurement tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la présente convention ;
  - qu'il les a licitement acquises d'un tiers sans engagement de secret.
4. Les obligations nées du présent article perdureront aussi longtemps que les Informations Confidentielles ne seront pas tombées dans le domaine public, et ce sans violation de l'une quelconque desdites obligations, dans la limite d'une durée de 10 (dix) ans à compter de la date de la fin de la présente convention.

Enfin, le STIF n'est pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, il devra informer la RATP de la requête ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.

## **ARTICLE 7 – DEFINITION ET GESTION DES CONDITIONS D'EVOLUTION DES COUTS ET DES DELAIS**

### **Article 7.1 – Force majeure et défaillance des industriels**

En cas de force majeure entraînant notamment une modification des conditions de fabrication des autobus, ou en cas de défaillance des titulaires des marchés, la RATP devra en avertir le STIF en comité de pilotage, afin que les parties puissent s'entendre sur les mesures à prendre, et le cas échéant soumettre les modifications qui devraient être prises pour accord au STIF, dans les conditions définies à l'article 6.

La RATP s'engage, en sa qualité de cocontractant vis-à-vis des tiers avec lesquels elle aura conclu un contrat pour la réalisation de l'investissement, notamment :

à prendre toutes mesures utiles et requises pour tenter de remédier à la situation dans les meilleurs délais et au moindre coût, de manière à ne pas affecter les conditions de réalisation et les modalités de financement de l'investissement ;

et à gérer tout litige, contentieux ou non, avec l'un quelconque de ses cocontractants ou tous autres tiers dans le cadre des contrats conclus pour la réalisation de l'investissement.

### **Article 7.2 – Avenants résultant d'évolutions de la réglementation**

Les modifications réglementaires s'appliquant sur le territoire français postérieures à la date de signature de la présente convention, nécessitant de modifier les caractéristiques des autobus ou leurs conditions de réalisation devront être soumises au comité de suivi prévu à l'article 6.1 de la présente convention. Les parties conviennent que, dans le cas où ces modifications auraient un impact sur le coût ou délai de l'opération d'acquisition, leurs contributions seront ajustées à concurrence de leur contribution finale respective, à la date du constat de l'événement à l'origine de la variation du coût réel plafonné. Cet accord sera arrêté par le comité de pilotage de la gouvernance du matériel roulant rappelé à l'article 6-2.

Un avenant à la présente convention sera alors établi.

### **Article 7.3 – Avenants dans le cadre du déroulement contractuel du marché**

La prise en charge des avenants proposés par la RATP et le STIF sera validée en comité de pilotage prévu à l'article 6.2 de la présente convention.

### **Article 7.4 – Restitution au STIF des pénalités perçues par la RATP dans le cadre du marché**

La RATP reversera au STIF à hauteur de sa part de contribution toutes les pénalités perçues du/de(s) constructeur(s) au titre de la présente, déduction faite de l'ensemble des frais que la RATP aurait eu à engager pour compenser des retards de livraison d'autobus dans les conditions décrites ci-après.

Tout événement qui conduirait au reversement de pénalités à la RATP par le constructeur sera examiné en comité de pilotage prévu à l'article 6.1 de la présente convention.

La RATP transmet au STIF les éléments suffisants et justifiés relatifs à :

- l'objet, la nature et le montant des pénalités ;
- la nature, le montant et les modalités de calcul des surcoûts d'exploitation liés aux mesures prises par la RATP.

Le STIF se réserve le droit de solliciter de la RATP toutes informations, documents et pièces comptables justificatives relatifs à ces deux items.

Le solde positif entre les pénalités perçues par la RATP et les surcoûts liés aux mesures prises par la RATP viendra minorer le montant de la facture annuelle de la même année n adressée au STIF par la RATP au titre du contrat STIF-RATP et figurera sur une ligne de facture spécifique « reversement de pénalités » (cette ligne sera enregistrée en tant que charge au compte de résultat de la RATP). Il fera l'objet d'une notification du STIF à la RATP.

### **Article 7.5 – Autres situations**

Les parties s'engagent à examiner en comité de pilotage toute autre situation que celles décrites ci-avant aux articles 7.1 à 7.4, ainsi que ses conséquences, y compris financières.

En tout état de cause, toutes modifications du programme d'investissements, ou des caractéristiques techniques des matériels proposées par une partie et avalisées par le comité de pilotage seront à la charge financière de cette partie demanderesse.

## **ARTICLE 8 – DEMANDES DE VERSEMENT ET MODALITES DE PAIEMENT**

### **Article 8.1 – Echéanciers d'appels de fonds**

La RATP établira semestriellement ses demandes de versement selon l'échéancier figurant en **annexe 2**. Cet échéancier pluriannuel sera actualisé et validé par le comité de suivi du matériel roulant. Ces demandes devront être transmises au STIF le 15 mai et le 31 octobre de chaque année.

### **Article 8.2 – Principes de versement**

Les parties conviennent de versements annuels sur la base des dépenses comptabilisées et du versement du solde final sur la base des dépenses acquittées.

Les dépenses sont comptabilisées, dans les comptes de la RATP, selon plusieurs modalités, notamment :

- facture comptabilisée (réglée ou non);
- réception faite, et facture non parvenue.

Le suivi comptable de la RATP atteste du caractère engageant, pour la RATP, des appels de fonds ainsi émis.

Les extractions du système comptable de la RATP feront ainsi apparaître :

- en cas de facture comptabilisée, un identifiant des factures reçues des fournisseurs ;
- en cas de réception sans facture parvenue, un montant de charge à payer.

Ces extractions du système comptable permettront d'établir une assiette financière à partager entre financeurs dans la limite du coût réel plafonné pour la part du STIF, l'application du pourcentage (10-90, 50-50 ou 100-0) réalisera la liquidation de la facture émise.

Au-delà de ces appels de fonds, le suivi relève du comité de suivi du matériel roulant.

### **Article 8.3 – Appels de fonds intermédiaires**

Le montant cumulé des appels de fonds intermédiaires est plafonné à 95 % du montant de la subvention maximale du STIF.

L'acompte du premier semestre de l'année n est égal à la moitié de la prévision de dépenses pour le STIF pour l'année n, (actualisation de l'échéancier de versement objet de l'annexe) et les éventuels avenants à la Convention.

Le paiement du solde de l'année n fait l'objet du second paiement de l'année. Il correspond à la prévision de dépenses de l'année n et aux éventuels avenants à la convention, déduction faite de l'acompte versé au premier semestre de l'année n.

Les justificatifs de paiements relatifs à l'année n-1 seront présentés lors du 1<sup>er</sup> acompte de l'année n. Ils viendront ainsi corriger, le cas échéant, l'acompte si les dépenses comptabilisées de l'année n-1 ont été différentes de celles prévues pour l'année n-1.

Ces justificatifs consistent en un listing retraçant l'ensemble des factures comptabilisées, les dépenses internes et les charges à payer, en distinguant ce qui relève des matériels et des équipements complémentaires et des outillages spécifiques. Les factures elles-mêmes seront transmises au STIF à sa demande.

### **Article 8.4 – Paiement du solde final**

Le solde final dû par le STIF représentera pour chaque ordre de livraison et de service un montant maximum de 5% des sommes totales dues par le STIF.

Avant chaque solde final, la RATP :

- réceptionne les éléments et accomplit toutes les formalités et opérations relevant de la RATP permettant la mise en service pour les usagers, notamment en termes de respect des contraintes et d'obligations de sécurité ;
- et transmet au STIF le bilan technique et financier lié à cet ordre de livraison et de service qui justifiera l'état du solde final, selon les modalités de l'article 9.

Une fois ces opérations réalisées, le solde final pourra être réglé dans le cadre d'un appel de fonds présentant un état récapitulatif des dépenses acquittées, visé par le responsable financier de la RATP, identifiant les factures reçues des fournisseurs.



### **Article 8.5 – Modalités de paiement**

Les paiements dus par le STIF à la RATP seront effectués dans un délai de 45 jours calendaires à compter de la date de réception par le STIF de la demande de versement, sous réserve que la RATP ait fourni au STIF, dans les délais et la forme prévus, l'ensemble des pièces justificatives au paiement demandées à l'article 8.3 ou à l'article 8.4, des conclusions des comités de pilotage et des éventuels avenants à la convention.

Dans le cas contraire, ce délai de 45 jours ne courra qu'à compter de la date de réception complète desdites pièces.

Les paiements s'effectueront sur le compte ouvert de la RATP à l'agence centrale de la CALYON sous le numéro 31 489 000 10 00 1987 57 753 clé 47.

### **Article 8.6 – Prise en compte du contrat 2016-2020**

Le montant des paiements tiendra compte du mécanisme d'ajustement prévu à l'article 91-2 « Ajustement à la fin du contrat » du contrat STIF-RATP 2016-2020.

## **ARTICLE 9 – BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER**

La RATP établira sous sa responsabilité un bilan physique et financier pour chaque ordre de livraison et de service émis qui sera examiné par le STIF au plus tard 1 an après la mise en service du dernier équipement livré dans le cadre de cet ordre de livraison et de service.

La première version du bilan sera transmise par la RATP au STIF au plus tard 10 mois après la mise en service du dernier équipement livré dans le cadre de cet ordre de livraison et de service.

Ce bilan présentera pour l'investissement le récapitulatif, sur la période de la convention, des informations demandées à l'article 6.1.

## **ARTICLE 10 – COMMUNICATION**

La présente convention n'a pas pour objet de financer les opérations de communication associées au projet. Les parties s'engagent à examiner de manière concertée les opérations de communication dans le cadre des dispositions relatives à la communication prévues dans le contrat STIF-RATP 2016-2020.

## **ARTICLE 11 – PROPRIETE DES BIENS**

Après le prononcé de leur réception par la RATP, les autobus objet de la présente convention, sont propriété du STIF, mais la RATP les utilise librement, pour les besoins d'exploitation des services de transport dont l'exécution lui est confiée conformément à l'article L. 1241-6 du code des transports, jusqu'à l'expiration des contrats d'exploitation.

Au terme de l'exploitation de ces services, les biens, tels que définis à l'article 2 de la présente convention, seront remis au STIF conformément à la Réglementation en vigueur à ce jour.

## **ARTICLE 12 – RESPONSABILITE**

Sans préjudice des actions récursoires ou en garantie qu'elle pourrait exercer, la RATP, en tant qu'entité adjudicatrice, demeure responsable de l'exécution des marchés passés avec les industriels et du respect de la réglementation sur la sécurité des biens et des personnes.

Le STIF et la RATP seront néanmoins responsables, chacune l'une vis-à-vis de l'autre, des préjudices résultant de leur fait ou du fait de leurs préposés, causés dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

## **ARTICLE 13 – DUREE DE LA CONVENTION**

Une fois signée par les parties, la présente convention prend effet à compter de la date de sa notification, par lettre recommandée avec accusé réception, par le STIF à la RATP.

La présente convention s'applique au financement de tous les ordres de livraison et de service ou commandes émis du 1er janvier 2016 jusqu'au 31 décembre 2018 dans le cadre des marchés d'acquisition d'autobus, d'équipements et d'outillages d'autobus.

Sans préjudice des durées de conservation des documents indiquées à l'article 6.2, la présente convention prendra fin au paiement du solde final tel que défini au 8.4.

## **ARTICLE 14 – RESILIATION**

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas de manquements graves, par l'autre partie, d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles.

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

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

Les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

En cas de résiliation par le STIF et sous réserve que la RATP n'ait pas commis de manquements graves à ses obligations contractuelles, le STIF s'engage à rembourser à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses acquittées final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

La question du financement des investissements est une clause substantielle du contrat STIF-RATP 2016-2020, la présente convention de financement est la traduction de modalités d'application de ce volet du contrat. La résiliation de la présente convention ne saurait mettre en cause la pérennité du contrat 2016-2020, les principes de gouvernance du matériel roulant figurant en Annexe V-3 du contrat STIF-RATP ou les taux de subvention des matériels roulants et des biens associés sur lesquels les parties se sont accordées.

De ce fait, les conséquences de toutes natures liées à cette résiliation devront être nécessairement prises en compte par voie d'avenant dans le cadre du contrat STIF-RATP 2016-2020.

## **ARTICLE 15 – SUSPENSION DES PAIEMENTS**

En cas de manquement grave aux obligations contractuelles et après mise en demeure de remédier au défaut sans effet après un délai de 30 jours ouvrés, le STIF se réserve le droit de suspendre, dans l'attente de la correction du défaut constaté, le versement des financements prévus par la présente convention, sans préjudice du versement par la RATP d'une indemnité compensant le préjudice éventuellement supporté par le STIF.

## **ARTICLE 16 – REGLEMENT DES DIFFERENDS**

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

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

## **ARTICLE 17 – ANNEXES**

Sont annexés au présent contrat, les documents à valeur contractuelle ci-après :

Annexe 1 : la décomposition du coût des investissements par nature (annexe confidentielle)

Annexe 2 : l'échéancier de versement

Annexe 3 : Informations complémentaires au protocole de gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) concernant les matériels roulants routiers

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

---

Le STIF

Représenté **par Sophie Mougard**

En sa qualité de Directrice Générale du STIF

Date :

---

La RATP

Représentée par **Marie-Claude Dupuis**

En sa qualité de Directrice du département MRB de la RATP

Date



**Annexe 1 (CONFIDENTIELLE) : la décomposition du coût des investissements par nature**

## Annexe 2 : Echancier de versements en millions d'euros courants

	2016	2017	2018	Total
<b>Total renouvellement</b>	<b>38.8</b>	<b>74.2</b>	<b>58.2</b>	<b>171.2</b>
Financement STIF	3.88	7.42	5.82	17.12
Financement RATP	34.92	66.78	52.38	154.08

	2016	2017	2018	Total
<b>Total développement</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27.0</b>	<b>27.0</b>
Financement STIF	0	0	27.0	27.0
Financement RATP	0	0	0	0

	2016	2017	2018	Total
<b>Total expérimentations bus électriques</b>	<b>21.1</b>	<b>9.1</b>	<b>0</b>	<b>30.2</b>
Financement STIF	10.55	4.55	0	15.1
Financement RATP	10.55	4.55	0	15.1

	2016	2017	2018	Total
<b>Synthèse</b>	<b>59.9</b>	<b>83.3</b>	<b>85.2</b>	<b>228.4</b>
Financement STIF	14.43	11.97	32.82	59.22
Financement RATP	45.47	71.33	52.38	169.18

### **Annexe 3 : Informations complémentaires au protocole de gouvernance annexé au contrat STIF-RATP (annexe V-3) concernant les matériels roulants routiers**

#### **a) Ordres de livraison et de service (OLS)**

La RATP transmet au STIF dans un délai de 5 jours la copie des OLS relatifs aux commandes de matériels roulants routiers.

#### **b) Inventaire du parc des matériels roulants routiers**

L'inventaire physique est fourni mensuellement et l'inventaire comptable annuellement (actualisé au 31 décembre de chaque année) par la RATP au STIF.

Les informations complémentaires à intégrer à l'inventaire sont les suivantes :

- le numéro d'immatriculation,
- le gabarit de véhicules (articulé, standard, midibus, minibus),
- le type de motorisation (GNV, hybride, Electrique...),
- la norme Euro,
- le dépôt d'affectation.

L'inventaire des matériels roulants routiers, actualisé mensuellement, comporte :

- un onglet listant les matériels entrés sur le parc le mois précédent
- un autre onglet listant les matériels sortis du parc le mois précédent.

Ces deux onglets ont le même niveau de précision que l'onglet inventaire en détail d'informations.

#### **c) Inventaires des matériels des lignes affrétées et des services délégués**

A titre informatif, il est établi :

- un inventaire des lignes des services délégués
- un inventaire des véhicules des lignes affrétées

Ces deux inventaires présentent le même niveau d'information et de précision que l'inventaire des matériels roulants du parc RATP. Ils sont actualisés et transmis par la RATP au STIF mensuellement pour l'inventaire physique et annuellement pour l'inventaire comptable.

**Délibération n°2015/552**  
**Séance du 7 octobre 2015**

**AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE**  
**REGULARISATION DE SUBVENTIONS**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le règlement budgétaire et financier du STIF adopté le 29 mars 2006 et modifié par le Conseil le 7 décembre 2011 ;
- VU** le rapport n°2015/552 ;
- VU** les avis de la Commission de la qualité de service du 1<sup>er</sup> octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : est approuvée la régularisation des subventions attribuées au titre de l'amélioration de la qualité de service pour les opérations suivantes :

- Ville Pontault Combault – notification C2019 du 23/12/2013 : délai de démarrage des travaux et de demande de premier acompte prorogé jusqu'au 31 décembre 2016 ;
- SNCF – notification Q2001 du 29/03/2011 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 31 décembre 2016 ;
- SNCF – notification E3288 du 26/04/2011 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 31 décembre 2016 ;
- Conseil Départemental de l'Essonne – notification F4160 du 8/04/2010 : délai de réalisation des travaux et de demande de solde prorogé jusqu'au 31 mars 2016 ;

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

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

Jean-Paul HUCHON



**Délibération n°2015/474**  
**Séance du 07 octobre 2015**

**DISPOSITIONS RELATIVES**  
**A LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- VU** le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 précitée ;
- VU** le décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires modifié ;
- VU** les crédits inscrits au budget ;
- VU** la délibération n° 2006/0259 du 29 mars 2006 modifiée portant adoption du régime indemnitaire ;
- VU** le rapport n°2015/474 ;

**CONSIDÉRANT** que, conformément à l'article 2 du décret n° 91-875 susvisé, il appartient à l'assemblée délibérante de prévoir, dans les limites prévues par les textes susvisés, les conditions d'attribution des indemnités applicables au personnel de la collectivité ;

**CONSIDÉRANT** le surcroît de travail occasionné par la mise en place des marchés « transport adapté » ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Il est institué du 1<sup>er</sup> juillet au 31 octobre 2015, dans les limites des textes applicables aux agents de l'Etat, une indemnité horaire pour travaux supplémentaires au bénéfice des fonctionnaires et agents non titulaires du STIF intervenant dans le cadre de la mise en place des marchés « transport adapté » pour la rentrée scolaire 2015-2016.

**ARTICLE 2** : Les dépenses correspondantes seront imputées au chapitre 64-dépenses de personnel.

**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





**Décision n° 20150592**

**du 12 OCT. 2015**

**portant délégation de signature**

La directrice du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 et suivants et ses articles L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageur dans la région Ile-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2006-217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil à la directrice générale ;
- VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** en l'absence de la Directrice Générale, délégation de signature est donnée à l'effet de signer tous actes, décisions, contrats ou conventions – à l'exception des ordres de mission à l'étranger – à :

- Monsieur Olivier NALIN, Directeur du Développement des Affaires Economiques et Tarifaires, du mercredi 28 au vendredi 30 octobre 2015 inclus;

**ARTICLE 2 :** la présente décision sera transmise au contrôle de légalité, affichée au siège du Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmise aux intéressés et publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Une copie sera transmise à l'agent comptable du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

  
**Sophie MOUGARD**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## Décision N° 2015-0154

Du 22 octobre 2015

### RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites ;

#### CONSIDERANT

- que l'Association des Eclaireuses Eclaireurs de France située au 12, place Georges Pompidou, 93167 Noisy-le- Grand et enregistrée sous le n° siret 775 675 598 00665, est reconnue d'utilité publique par décret du 6 août 1925,
- qu'elle gère un établissement dénommé «Ile-de-France Permanence» situé 121 rue Manin, 75019 Paris et enregistré sous le n° siret 775 675 598 01473,
- que sa gestion désintéressée est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'elle a pour mission de contribuer à la formation de la jeunesse par l'organisation et l'animation de manifestations et d'activités, de former et d'accompagner les animateurs et les acteurs éducatifs bénévoles œuvrant aussi bien sur le territoire national, régional que dans les structures locales d'activité,

- que cependant, l'association n'a pas démontré que le siège au sein de ses différents pôles (Développement et Communication – Territoires - Educatif, Formation et Innovation - Ressources Humaines - Administratif et Financier) et la permanence d'Ile-de-France (Organisation d'activités pour enfants et jeunes) mènent des activités concrètes de caractère social,
- que par ailleurs, les nouveaux projets d'éducation à la citoyenneté mis en œuvre par l'association, aussi bien sur le plan national et régional qu'au niveau de ses structures locales d'activités et financés par des subventions publiques versées par le Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative, participent de la politique publique définie par ce même Ministère,
- que de surcroît, l'association n'a pas établi qu'elle est engagée dans le financement des formations et des activités liées à la pratique du scoutisme,
- que de plus, l'association n'a pas transmis de documents justifiant de la participation de très nombreux bénévoles en Ile-de-France,
- qu'ainsi les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

#### DECIDE

ARTICLE 1 : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 7 août 2003 par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et concernant l'Association des Eclaireuses Eclaireurs de France, 12, place Georges Pompidou, 93167 Noisy-le-Grand, enregistrée sous le n° siret 775 675 598 00665 ainsi que sa permanence Ile-de-France sise 121 rue Manin, 75019 Paris, siret n° 775 675 598 01473, est abrogée à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Seine-Saint-Denis, immeuble Européen, Hall A, 1 Promenade Jean Rostand, 93005 Bobigny cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Le Secrétaire Général,  
Julien MATABON**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## **Décision N° 2015-0167**

**Du 22 SEP. 2015**

### **RELATIVE AU REFUS DE L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites à l'appui de la demande ;

#### **CONSIDERANT**

- que la Fondation Jérôme Lejeune sise 37 rue des Volontaires, 75725 Paris cedex 15 enregistrée sous le n° siret 407 796 556 00022, est reconnue d'utilité publique par décret du 20 mars 1996,
- que la gestion désintéressée de la Fondation est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que la Fondation Jérôme Lejeune a pour activité principale de collecter des fonds qu'elle verse à des chercheurs du monde entier ainsi qu'à l'association Institut Lejeune pour financer la recherche médicale sur les maladies de l'intelligence et les maladies génétiques,
- que cependant, il ne ressort pas des pièces produites que la Fondation Jérôme Lejeune, organisme collecteur, participe à des actions concrètes de caractère social,
- qu'ainsi, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies.

DECIDE

ARTICLE 1 : La Fondation Jérôme Lejeune sise 37 rue des Volontaires, 75725 Paris cedex 15, enregistrée sous le n° siret 407 796 556 00022 n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Le Secrétaire Général  
Julien MATABON**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## **Décision N° 2015-0218**

**Du 15 Octobre 2015**

### **RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

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

**VU** le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites ;

#### **CONSIDERANT**

- que l'Association Jean COTXET située 7 boulevard de Magenta, 75010 Paris et dont le siège social est enregistré sous le n° siret est 775 663 933 00536, est reconnue d'utilité publique par décret du 7 décembre 1971,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association gère des structures d'accueil, des foyers, des services d'accueil familiaux et d'urgence, ce qui n'est pas suffisant en soi pour justifier du caractère social de l'activité d'autant plus que des établissements publics ou privés proposent une offre identique en faveur de la protection et de l'intégration de jeunes en rupture et ce dans les mêmes conditions,
- qu'ainsi, le financement des structures gérées par l'association relève de prix de journée arrêtés et versés par les Conseils Départementaux d'Ile-de-France,

- que de plus, ni la modicité des coûts des prestations proposées, ni leur gratuité n'ont été établis,
- qu'en outre, l'activité est exercée principalement par du personnel salarié,
- en conséquence, l'association n'a pas justifié du caractère social de son activité,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

DECIDE

ARTICLE 1<sup>er</sup> : La décision d'exonération du paiement du versement de transport établie le 11 avril 2002 au nom de l'Association Jean COTXET et des établissements dont elle assure la gestion, listés en annexe 1, est abrogée à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Julien MATABON  
Le Secrétaire Général**

## ANNEXE 1

1. Le siège social, 7 boulevard de Magenta, 75010 Paris, n° siret 775 663 933 00536
2. 4 services en milieu ouvert parisien, 49 bis rue de Lancry, 75010 Paris, n° siret 775 663 933 00528
3. Le service d'action éducative en milieu ouvert, 7 boulevard de la Libération, Immeuble Le Charles Michels, 93200 Saint-Denis, n° siret 775 663 933 00494
4. Le service d'accueil familial de Paris, 34 rue de Paradis, 75010 Paris, n° siret 775 663 933 00346
5. Le service d'accueil familial, 2 rue Clovis Hugues, 93700 Drancy, n° siret 775 663 933 00437
6. Le foyer éducatif Jean Cotxet, 38 rue de l'Ourcq, 75019 Paris, n° siret 775 663 933 00213
7. Le foyer JENNER, 37 rue Jenner, 75013 Paris, n° siret 775 663 933 00395
8. Le foyer éducatif Amandiers-Belleville, 403 rue des Pyrénées, 75020 Paris, n° siret 775 663 933 00486
9. Le foyer éducatif de Neauphle Le Château, 26 rue du vieux château, 78640 Neauphle Le Château, n° siret 775 663 933 00064
10. Le foyer éducatif Odette Bénédicti, 9 rue Léon Mignotte, 91570 Bièvres, n° siret 775 663 933 00098
11. Le foyer des adolescents, 1 boulevard Viala, 91120 Palaiseau, n° siret 775 663 933 0017
12. 3 services d'accueils en Seine Saint-Denis, 8 rue du Président Wilson, 93120 La Courneuve, n° siret 775 663 933 00502 : La Villa Wilson, La Maison Le Chesnay et Les Appartements
13. Le foyer éducatif de la Varenne Jacques Astruc, 45 rue Saint Hilaire, 94210 La Varenne Saint-Hilaire, n° siret 775 663 933 00031
14. Les établissements de Thiais, 9 boulevard de Stalingrad, 94320 Thiais, n° siret 775 663 933 00122. Ses annexes : le Foyer Kennedy, 89 avenue Joffre, 94100 Saint-Maur des Fossés, n° siret 775 663 933 00320 et les Internats éducatifs, 21 avenue Hoche, 94320 Thiais
15. Le foyer éducatif La Villa Préaut, 2Ter rue de Coeuilly, 94350 Villiers sur Marne, n° siret n° 775 663 933 00155. Ses établissements annexes : Le Pavillon, 6 rue du Général Leclerc, BP 39, 94350 Villiers sur Marne et le foyer 4 rue du Général Leclerc, 94350 Villiers sur Marne
16. Les Maisons et Appartements éducatifs du Val d'Oise, 2 rue du Professeur Calmette, 95120 Ermont, n° siret 775 663 933 00452
17. Le service d'accueil et d'hébergement provisoire, 77 rue de la Croix Nivert, 75015 Paris, n° siret 775 663 933 00254
18. Les dispositifs d'accueil d'urgence du département du Val de Marne : Foyer du Perreux, 158/162 rue de Metz, 94170 Le Perreux sur Marne, n° siret n° 775 663 933 00312 et son foyer annexe de Nogent, 40 rue Lequesne, 94130 Nogent sur Marne, n° siret 775 663 933 00304



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## **Décision N° 2015-0436**

**Du - 8 OCT. 2015**

### **RELATIVE AU REFUS DE L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites à l'appui de la demande ;

#### **CONSIDERANT**

- que l'association Société Nationale de Sauvetage en Mer dont le siège social, situé 31 Cité d'Antin, 75009 Paris et enregistré sous le n° siret 775 665 029 00184, est reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que si l'association a vocation de secourir les vies humaines en danger, en mer et sur les côtes, son siège social, seul établissement situé en Ile-de-France, exerce des fonctions supports telles que la gestion des nageurs-sauveteurs, des stations de sauvetage aussi bien permanentes que saisonnières, la formation des bénévoles, les rapports de sortie ainsi que la collecte de fonds,
- que de plus, le siège n'a pas établi le caractère social de ses différentes activités,
- que par ailleurs, la participation des bénévoles concourant directement à l'exercice de l'activité du siège n'a pas été rapportée,

- qu'ainsi, les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ne sont pas remplies.

DECIDE

ARTICLE 1 : Le siège social de l'association Société Nationale de Sauvetage en Mer sis 31 Cité d'Antin, 75009 Paris et enregistré sous le n° siret 775 665 029 00184, n'est pas exonéré du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble Le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Le Secrétaire Général  
Julien MATABON**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## Décision N° 2015-0438

du 24 AOUT 2015

### RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites à l'appui de la demande ;

#### CONSIDERANT

- que l'association «Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture» située 7 rue Georges-Lardennois, 75019 Paris et enregistrée sous le n° siret 308 984 616 00034, est reconnue d'utilité publique par décret du 19 octobre 1992,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'elle mène des actions militantes en faveur de l'abolition de la torture aussi bien en France qu'à l'Etranger,
- qu'elle exerce une pression constante auprès des décideurs politiques aux fins d'interdire les mauvais traitements et les atteintes à la dignité humaine dans les prisons, les centres de rétention administrative et les zones d'attente,
- que l'association «Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture» se mobilise pour la défense du droit d'asile à travers sa permanence Asile en accompagnant les victimes tant sur le plan juridique que sur le rapprochement familial,

- que ses équipes d'animations régionales, ses correspondants départementaux et ses groupes locaux ont pour missions d'informer et de sensibiliser un large public aux questions de la torture et de la peine de mort avec l'aide des médias et par le biais de manifestations et de conférences,
- que par ailleurs le financement est apporté par des ressources constituées essentiellement de legs et de dons,
- que l'activité est exercée par du personnel salarié ainsi que par des bénévoles qui apportent régulièrement leur contribution notamment à la permanence Asile,
- qu'en conséquence, l'association «Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture» a établi qu'elle exerce des activités concrètes de caractère social.

#### DECIDE

ARTICLE 1 : L'association «Action des Chrétiens pour l'abolition de la torture» située 7 rue Georges-Lardennois, 75019 Paris et enregistrée sous le n° siret 308 984 616 00034, est exonérée du paiement du versement de transport, pour une durée de trois ans à compter du 15 septembre 2015.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11 rue de Cambrai, 75945 Paris cedex 19.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale

  
Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## Décision N° 2015-0443

du 24 AOUT 2015

### RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites à l'appui de la demande ;

#### CONSIDERANT

- que l'association dite Comité National de Solidarité Laïque située 22 rue Corvisart, 75013 Paris et enregistrée sous le n° siret 339 797 920 00040, est reconnue d'utilité publique par décret du 22 août 1990,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'elle a pour mission de venir en aide à des personnes souffrant de toute forme d'exclusion dans le Monde et de concevoir et réaliser des actions d'éducation, de formation et de solidarité,
- que pour ce faire, elle propose aux enseignants, aux conseillers pédagogiques et aux chefs d'établissements de nombreuses sessions de formations, pour leur permettre de créer leurs propres outils pédagogiques aux fins d'améliorer la qualité de leur enseignement tout en les sensibilisant à la psychologie, à la pédagogie de l'enfant et à l'éducation parentale,

- que de plus, en partenariat avec l'Agence Française de Développement, les associations locales et les pouvoirs publics, des programmes liés à la scolarisation des enfants dès leur plus jeune âge sont privilégiés et des actions sont menées pour lutter contre la diminution des inégalités d'accès à l'école entre garçons et filles,
- qu'en outre, elle défend les droits des enfants en situation de handicap, victimes de discrimination, en leur offrant un cadre et une éducation adaptée,
- que de surcroît, le Comité National de Solidarité Laïque intervient pour la réhabilitation de système d'alimentation et de distribution d'eau potable dans les régions victimes de la sécheresse,
- que par ailleurs, le financement des missions relève aussi bien de la générosité du public que de subventions,
- que l'activité est exercée par du personnel salarié ainsi que par des bénévoles qui apportent régulièrement leur contribution notamment pour l'exécution des tâches administratives,
- qu'en conséquence, l'association dite Comité National de Solidarité Laïque a établi qu'elle exerce des activités concrètes de caractère social.

#### DECIDE

ARTICLE 1 : La décision d'exonération du versement de transport établie le 29 décembre 2008 par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, au bénéfice de l'association dite Comité National de Solidarité Laïque sise 22 rue Corvisart, 75013 Paris et enregistrée sous le n° siret 339 797 920 00040, est abrogée à compter du 31 août 2015.

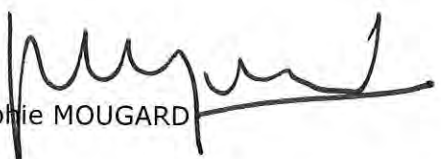
ARTICLE 2 : L'association dite Comité National de Solidarité Laïque sise 22 rue Corvisart, 75013 Paris et enregistrée sous le n° siret 339 797 920 00040, est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2015.

ARTICLE 3 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 4 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris.

ARTICLE 5 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale

  
Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## Décision N° 2015-0553

du - 8 OCT. 2015

### RELATIVE A L'ABROGATION D'UNE DECISION D'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites ;

#### CONSIDERANT

- que l'Association de Sauvegarde de l'Enfant, de l'Adolescent et de l'Adulte en Yvelines dont le siège social situé 9 bis avenue Jean Jaurès, 78000 Versailles et enregistré sous le n° siret 775 708 746 00133, est reconnue d'utilité publique par décret du 23 février 1898,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association a pour mission de contribuer à la protection, à l'éducation et aux soins d'enfants, d'adolescents et d'adultes en difficulté,
- qu'à ce titre, elle gère des structures sociales et médico-sociales ce qui n'est pas suffisant en soi pour justifier du caractère social de l'activité d'autant plus que des établissements publics ou privés exercent une activité similaire, dans les mêmes conditions et sont assujettis au versement de transport,
- que par ailleurs, le financement des structures gérées par l'association relève majoritairement de fonds publics versés par le Conseil Général, l'Agence Régionale de Santé et les Caisses d'allocations familiales,

- qu'ainsi, l'association n'a pas démontré qu'elle est engagée dans le financement de ses missions d'accompagnement au bénéfice d'enfants et de jeunes en détresse,
- que de plus, ni la modicité des coûts des prestations proposées, ni leur gratuité n'ont été établis,
- que de surcroît, l'activité est exercée essentiellement par du personnel salarié,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

#### DECIDE

ARTICLE 1 : Les décisions établies le 11 décembre 1996 et le 24 janvier 2005, respectivement en faveur de l'établissement et service d'aide par le travail Eurydice et des établissements existants en 2005 et gérés par l'Association de Sauvegarde de l'Enfant, de l'Adolescent et de l'Adulte en Yvelines, sont abrogées à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Yvelines, 7 rue des Chantiers référence postale 922, 77009 Versailles cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Le Secrétaire Général  
Julien MATABON**



Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## Décision N° 2015-0580

du 25 SEP. 2015

### RELATIVE A L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites ;

#### CONSIDERANT

- que la Fédération des Aveugles et Amblyopes de France située 6 rue Gager Gabillot, 75015 Paris dont le n° siret est 784 313 314 00022, est reconnue d'utilité publique par décret du 27 août 1921,
- que la gestion désintéressée de la Fédération est de nature à caractériser son but non lucratif,
- qu'elle a pour mission de permettre à des aveugles et amblyopes de tous âges d'acquérir une pleine autonomie aussi bien dans leur sphère privée que publique,
- qu'à cet effet, elle gère un centre d'études et de formation et contribue, et ce de manière significative, au financement des formations d'instructeurs d'autonomie de la vie journalière et de locomotion tout en accueillant au sein de son pôle accessibilité des personnes déficientes visuelles pour des tests sur des services et des produits adaptés à leur handicap aux fins de proposer des solutions correctives,

- que de surcroît, elle s'investit financièrement dans des projets de recherche sur les gènes responsables d'affections oculaires, elle favorise le départ en vacances d'enfants et d'adolescents multihandicapés en prenant à sa charge les frais de leurs accompagnateurs et accorde des subventions à des associations qui mettent gratuitement, à la disposition de personnes déficientes visuelles, des chiens guides après avoir assuré elles-mêmes leur formation,
- que par ailleurs, le financement des missions exercées est apporté par des ressources constituées principalement de legs et de dons,
- ainsi, les actions menées par la Fédération caractérisent le caractère social de son activité,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales sont ainsi remplies,

#### DECIDE

ARTICLE 1 : la Fédération des Aveugles et Amblyopes de France située 6 rue Gager Gabillot, 75015 Paris dont le n° siret est 784 313 314 00022, est exonérée du paiement du versement de transport pour une durée de trois ans à compter de la notification de la présente décision.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris, immeuble le Brabant, 11, rue de Cambrai, 75945 Paris.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

La Directrice Générale

  
Sophie MOUGARD

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

## **Décision N° 2015-0581**

du - 8 OCT. 2015

### **RELATIVE AU REFUS DE L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 et R 1241-1 et suivants ;

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

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites ;

#### **CONSIDERANT**

- que l'Association Œuvres d'Avenir dont le siège social situé 5 rue Ravon, 92340 Bourg La Reine et enregistré sous le n° siret est 538 455 387 00018, nous a adressé une demande d'exonération du paiement du versement de transport le 24 avril 2015 pour l'ensemble de ses établissements,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que cependant, l'association n'a pas justifié qu'elle est reconnue d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat,
- que l'association Œuvres d'Avenir a pour objet de promouvoir et d'assurer l'éducation, l'accompagnement, l'autonomie, les soins, l'insertion sociale et professionnelle de toute personne handicapée ou dépendante,
- qu'à ce titre, elle gère des structures médico-sociales ce qui n'est pas suffisant en soi pour justifier du caractère social de l'activité et ce d'autant plus que des établissements publics ou privés proposent une même offre de services dans les mêmes conditions et sont assujettis au versement de transport,

- que par ailleurs, le financement des structures gérées par l'association relève majoritairement de fonds publics versés par le Conseil Général et l'Agence Régionale de Santé,
- qu'en outre, la gratuité des prestations en faveur des familles les plus démunies ainsi que la modicité du montant réclamé pour service rendu n'ont pas été constatées,
- que de surcroît, la participation des bénévoles concourant directement à l'exercice de l'activité n'a pas été rapportée,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

#### DECIDE

ARTICLE 1 : L'Association Œuvres d'Avenir ainsi que les établissements dont elle assure la gestion et listés ci-dessous, ne sont pas exonérés du paiement du versement de transport :

- Siège, 5 rue Ravon, 92340 Bourg La Reine, siret n° 538 455 387 00018,
- Etablissements situés au 88 avenue Denfert Rochereau, 75014 Paris et enregistrés sous le n° siret 538 455 387 00026 : le Foyer de Vie Saint-Paul, le Foyer d'accueil médicalisé Anne Bergunion, l'Institut d'Education Sensorielle des Jeunes Aveugles, le service d'intégration pour aveugles et malvoyants de Paris,
- Institut des Jeunes Sourds, 5 rue Ravon, 92340 Bourg La Reine, siret n° 538 455 387 00034,
- Etablissements situés au 85 avenue du Général Leclerc, 92340 Bourg La Reine, siret n° 538 455 387 00042 : le Foyer d'accueil médicalisé pour des personnes polyhandicapées et le Foyer de vie Notre Dame.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Cette décision peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Hauts de Seine, annexe du TGI - 6 rue Pablo Neruda - 2<sup>ème</sup> étage - Bureau 2.95 - 92020 Nanterre cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Le Secrétaire Général  
Julien MATABON**

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**Décision N° 2015-0585**

du **21 OCT. 2015**

**RELATIVE AU REFUS DE L'EXONERATION DU VERSEMENT DE TRANSPORT**

La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

**VU** le code des Transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20 ;

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

**VU** le décret N° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

**VU** la délibération n° 2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du Conseil au directeur général ;

**VU** la nomination de Madame Sophie MOUGARD en qualité de directrice générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat n° 2012-0127 du 11 avril 2012 portant modification du zonage du versement de transport et notamment l'article 2 ;

**VU** la décision de la directrice générale du Syndicat n° 2015-0210 du 4 juin 2015 portant délégation de signature au secrétaire général ;

**VU** l'article L 2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

**VU** les pièces produites ;

**CONSIDERANT**

- que l'Association Saint-Raphaël située 2 place du Carrousel, 92160 Antony et enregistrée sous le n° siret est 775 721 137 00013, est reconnue d'utilité publique par décret du 29 mai 1929,
- que la gestion désintéressée de l'association est de nature à caractériser son but non lucratif,
- que l'association gère un pôle «Enfance et Parentalité» et «Insertion et Logement» aux fins d'aider des personnes isolées et des familles avec ou sans enfants en difficulté d'adaptation, ce qui n'est pas suffisant en soi pour justifier du caractère social de l'activité d'autant plus que des établissements publics ou privés proposent une offre identique en matière d'accompagnement vers l'emploi, le logement et l'autonomie et dans les mêmes conditions,
- qu'ainsi, le financement de ces deux pôles relève de fonds publics versés par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine sous forme de prix de journée et de subventions,

- que de plus, l'association n'a pas établi qu'elle est engagée dans le financement des missions qu'elle exerce,
- qu'en outre, l'activité est exercée principalement par du personnel salarié,
- en conséquence, l'association n'a pas justifié du caractère social de son activité,
- que les trois conditions cumulatives d'exonération du paiement du versement de transport prévues à l'article L 2531-2 du Code général des collectivités territoriales ne sont pas remplies,

#### DECIDE

ARTICLE 1<sup>er</sup> : L'Association Saint-Raphaël située 2 place du Carrousel, 92160 Antony et enregistrée sous le n° siret est 775 721 137 00013, n'est pas exonérée du paiement du versement de transport.

ARTICLE 2 : Cette décision est non cessible.

ARTICLE 3 : Elle peut être contestée dans un délai de deux mois à compter de sa notification devant le Tribunal des affaires de sécurité sociale des Hauts-de-Seine, annexe du TGI, 6 rue Pablo Neruda, 2<sup>ème</sup> étage, bureau 2.95, 92020 Nanterre cedex.

ARTICLE 4 : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

**Pour la Directrice Générale  
Et par délégation,**



**Julien MATABON  
Le Secrétaire Général**

Décision n° 2015

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20150915-20150457-AU  
Date de télétransmission : 15/09/2015  
Date de réception préfecture : 15/09/2015

du 15-SEP-2015

**SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE**

**AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION  
DE LA LIGNE N° 045-045-004  
« Gare de Villeneuve-St-Georges - Gare de Boissy-St-Léger »  
EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « STRAV »**

**CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 2  
« Marne et Seine »**

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** le contrat d'exploitation de type 2 n°34 conclu entre le STIF et l'entreprise « STRAV » et ses avenants ;
- VU** la décision n°2014-0540 du 15 décembre 2014 portant délégation de signature de la directrice générale à la directrice de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le dossier technique n°17141 enregistré par le Syndicat le 11/09/2015 ;

**CONSIDERANT** la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil ;

**DECIDE :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « STRAV » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 045-045-004 « Gare de Villeneuve-Saint-Georges - Gare de Boissy-Saint-Léger » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé et le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la présente décision, dans l'attente de l'approbation par le Conseil de l'avenant n°10 au contrat d'exploitation.

**ARTICLE 2** : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1<sup>er</sup>.

**ARTICLE 3** : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

**ARTICLE 4** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice générale et par délégation  
La Directrice de l'exploitation

Catherine BARDY

Décision n° 2015-0453

du 20 août 2015

## SERVICES REGULIERS ROUTIERS DE VOYAGEURS EN ILE-DE-FRANCE

### AUTORISATION PROVISOIRE D'EXPLOITATION DE LA LIGNE N° 100-100-089 « VANVES (GARE DE VANVES-MALAKOFF) – PARIS (PORTE DE FRANCE) » EXPLOITEE PAR L'ENTREPRISE « RATP »

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France :

- VU** le code des transports, notamment ses articles L.1241-1 et suivants, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la délibération du 11 juillet 2000 portant approbation des principes de sectionnement applicables sur les lignes régulières de voyageurs ;
- VU** la délibération n°2006-0217 du 15 mars 2006 portant délégation d'attributions du conseil au directeur général, et notamment son article 1.1.2. ;
- VU** le contrat conclu entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie Autonome des Transports Parisiens pour la période 2012-2015 et ses avenants ;
- VU** la décision n°2014-0540 du 15 décembre 2014 portant délégation de signature de la directrice générale à la directrice de l'exploitation, et notamment son article 2 ;
- VU** le dossier technique n°1001 enregistré par le Syndicat le 13/08/2015 ;

**CONSIDERANT** la nécessité d'assurer la continuité du service public jusqu'à la tenue du prochain Conseil du STIF ;

#### DECIDE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : L'entreprise « RATP » est autorisée à exploiter, à titre provisoire, la ligne n° 100-100-089 « Vanves (gare de Vanves-Malakoff) – Paris (Porte de France) » dans les conditions définies dans le dossier technique susvisé, dans l'attente de l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant n°15 au contrat STIF/RATP.

**ARTICLE 2** : Cette autorisation, qui ne peut excéder 6 mois à compter de la notification de la présente décision, demeure valable jusqu'à l'approbation par le Conseil du STIF de l'avenant visé à l'article 1<sup>er</sup>.

**ARTICLE 3** : Les dispositions figurant dans le dossier technique susvisé et les conditions financières de l'évolution de l'offre pourront être modifiées à la marge, le cas échéant, par ledit avenant.

**ARTICLE 4** : La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Pour la Directrice générale et par délégation  
La Directrice de l'exploitation

  
Catherine BARDY



**Décision n° 20150586**

**Du 16/10/2015**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20151016-20150586-AU  
Date de télétransmission : 19/10/2015  
Date de réception préfecture : 19/10/2015

**PROGRAMME D'INVESTISSEMENT QUALITE DE SERVICE**

**OPERATIONS INFERIEURES A 200 000 €**

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est inférieure à 200 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
B6036	Adaptation de la gare routière en gare du Raincy-Villemomble-Montfermeil (93)	143 700,00
E3640	Mise en accessibilité de 7 points d'arrêt sur la ligne 030-030-019 à Corneilles en Parisis (95)	124 125,00
E3641	Mise en accessibilité de 8 points d'arrêt sur la ligne 016-016-003 à Corneilles en Parisis et Frette sur Seine (95)	192 375,00
E3642	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne 030-030-047 à Herblay (95)	154 875,00
E3643	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne RATP 237 à Ile Saint Denis (93)	61 125,00
E3644	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne RATP 537 à Saint Ouen (93)	64 875,00
E3645	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt sur la ligne RATP 337 à Pierrefitte (93)	15 375,00
E3646	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne RATP 139 à Aubervilliers (93)	85 500,00
	1319	

E3647	Mise en accessibilité de 10 points d'arrêt sur la ligne M à Melun (77)	102 375,00	Accusé de réception en préfecture 975-287500078-20151016-20150586-AU Date de télétransmission : 09/10/2015 Date de réception préfecture : 19/10/2015
E3648	Mise en accessibilité de 14 points d'arrêt sur la ligne Mee sur Seine et Boissise le Bertrand (77)	18 000,00	
E3649	Mise en accessibilité de 3 points d'arrêt sur la ligne J à Melun (77)	5 250,00	
E3650	Mise en accessibilité de 1 point d'arrêt sur la ligne E à Melun (77)	8 250,00	
E3651	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt sur la ligne B à Vaux le Pénil (77)	9 375,00	
E3652	Mise en accessibilité de 1 point d'arrêt sur la ligne A à Rubelles (77)	11 250,00	
E3653	Mise en accessibilité de 1 point d'arrêt sur la ligne RATP 592 à Malakoff (92)	175 500,00	
E3654	Mise en accessibilité de 11 points d'arrêt sur la ligne 014-014-012 à Chaumontel (95)	118 500,00	
E3655	Mise en accessibilité de 5 points d'arrêt sur la ligne 012-012-01 à Louveciennes (95)	73 875,00	
E3656	Mise en accessibilité de 6 points d'arrêt sur la ligne TVO 14 à Enghien les Bains (95)	51 375,00	
E3657	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne Transdev 18 à Nezel (78)	25 313,00	
E3658	Mise en accessibilité de 2 points d'arrêt sur la ligne 210-210-002 à Passy sur Seine (77)	74 250,00	
E3659	Mise en accessibilité de 7 points d'arrêt sur la ligne 067-051-014 à Lesches (77)	93 000,00	
E3660	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne Pep's 22 à Chanteloup en Brie (77)	141 000,00	
E3661	Mise en accessibilité de 4 points d'arrêt sur la ligne Pep's 34 à Magny le Hongre (77)	67 500,00	
E3662	Mise en accessibilité de 1 point d'arrêt sur la ligne DM 12 à Saulx les Chartreux (91)	18 600,00	
E3663	Aménagement de 1 point d'arrêt sur la ligne 178 dans les Hauts de Seine	40 875,00	
E3664	Aménagement de 2 points d'arrêt sur la ligne 164 à Gennevilliers (92)	102 750,00	
E3665	Aménagement de 2 points d'arrêt et d'un terminus pour la ligne Athis Cars 9 à Vitry sur Seine (94)	82 500,00	
E3666	Aménagement d'un terminus pour la ligne RATP 131 à Chevilly Larue (94)	16 830,00	
F8108	Equipements embarqués du système de priorité bus aux carrefours ligne 413	4 800,00	
F8109	Equipements embarqués du système de priorité bus aux carrefours Cars Orsay	5 930,00	
F8110	Equipements embarqués du système de priorité bus aux carrefours Albatrans	1 700,00	
F8111	Equipements embarqués du système de priorité bus aux carrefours SAVAC	78 500,00	
H3310	Vidéo sur le réseau TICE	15 900,00	
H3311	Vidéo sur le réseau Marne et Seine	15 600,00	
H3312	Vidéo sur le réseau Mèlibus	5 500,00	
H3313	Vidéo sur le réseau Mobilien 052-052-080	19 300,00	
H3314	Vidéo sur le réseau Pays de Meaux	15 600,00	
H3315	Vidéo sur le réseau Pep's	8 300,00	
H3316	Vidéo sur le réseau Sénart Bus Transdev	6 500,00	
H3317	Vidéo sur le réseau Still	6 500,00	
H3318	Vidéo sur le réseau Still	26 500,00	
H3319	Vidéo sur le réseau département Seine Saint Denis	10 080,00	
J3183	Primo Investissement CARTO – Plan 26	19 150,00	
J3184	Primo Investissement CARTO – Plan 19		

J3185	Primo Investissement CARTO – Plan 23	10 625,00
S3046	Labellisation d'une consigne Véligo de 78 places à la gare d'Argenteuil (95)	29 200,00
S3047	Aménagement d'une consigne Véligo de 20 places en gare d'Emerainville Pontault Combault (77)	40 000,00
S3048	Aménagement d'une consigne Véligo de 40 places et d'un abri Véligo de 24 places en gare de Roissy en Brie (77)	74 190,00
V6023	Création d'un tourne à gauche sur la RD116 en gare du Raincy-Villemomble-Montfermeil (93)	147 975,00

Date de réception en préfecture : 07/10/2015  
 075-287500078-20151016-20150586-AU  
 Date de télétransmission : 19/10/2015  
 Date de réception préfecture : 19/10/2015

**ARTICLE 2 :** Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Opérations	Euros
B6036	Ville le Raincy (93)	143 700,00
E3640	Communauté d'Agglomération Le Parisis	124 125,00
E3641	Communauté d'Agglomération Le Parisis	192 375,00
E3642	Communauté d'Agglomération Le Parisis	154 875,00
E3643	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	61 125,00
E3644	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	64 875,00
E3645	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	15 375,00
E3646	Communauté d'Agglomération Plaine Commune	85 500,00
E3647	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	102 375,00
E3648	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	154 500,00
E3649	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	18 000,00
E3650	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	5 250,00
E3651	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	8 250,00
E3652	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	9 375,00
E3653	Ville de Malakoff (92)	11 250,00
E3654	Ville de Chaumontel (95)	175 500,00
E3655	Ville de Louveciennes (95)	118 500,00
E3656	Communauté d'Agglomération Vallée de Montmorency	73 875,00
E3657	Ville de Nezel (78)	51 375,00
E3658	Ville de Passy sur Seine (77)	25 313,00
E3659	Ville de Lesches (77)	74 250,00
E3660	EPAMARNE	93 000,00
E3661	EPAFRANCE	141 000,00
E3662	Ville de Saulx les Chartreux (91)	67 500,00
E3663	Conseil Départemental des Hauts de Seine	18 600,00
E3664	Ville de Gennevilliers (92)	40 875,00
E3665	Conseil Départemental du Val de Marne	102 750,00
E3666	Conseil Départemental du Val de Marne	82 500,00
F8108	TICE	16 830,00
F8109	Cars Orsay	4 800,00
F8110	Albatrans	5 930,00
F8111	SAVAC	1 700,00
H3310	TICE	78 500,00
H3311	STRAV	15 900,00
H3312	Transdev Vaux le Pénit	15 600,00
H3313	Autocars Tourneux	5 500,00
H3314	Marne et Morin	19 300,00

H3315	AMV	15 600,00
H3316	Transdev Lieusaint	8 300,00
H3317	Interval	6 500,00
H3318	Transdev Nemours	6 500,00
H3319	TRa	26 500,00
J3183	Cars Lacroix	10 080,00
J3184	TRA	19 150,00
J3185	Cars d'Orsay	10 625,00
S3046	Communauté d'Agglomération Argenteuil Bezons	39 300,00
S3047	Communauté d'Agglomération Val Maubuée	40 000,00
S3048	Communauté d'Agglomération Brie Francilienne	74 190,00
V6023	Ville le Raincy (93)	147 975,00

Accusé de réception en Préfecture  
075-287500078-20151016-20150586-AU  
Date de télétransmission : 19/10/2015  
Date de réception préfecture : 19/10/2015

**ARTICLE 3 :** La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

  
Sophie MOUGARD

**Décision n° 20150587**

**Du 16/10/2015**

Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20151016-20150587-AU  
Date de télétransmission : 19/10/2015  
Date de réception préfecture : 19/10/2015

**PROGRAMME D'INVESTISSEMENT QUALITE DE SERVICE**

**OPERATIONS COMPRISES  
ENTRE 200 000 € ET 2 000 000 €**

La Directrice Générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative);
- VU** les articles R. 2334-10 à R. 2334-12 et R. 4414-1 à R. 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** la décision du Conseil n°7453 du 4 avril 2002 relative aux subventions d'investissement du STIF - Règles Générales ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0202 du 15 mars 2006, adoptant son règlement intérieur et notamment ses articles 10 et 12 ;
- VU** la délibération du conseil n°2006-0217 du 15 mars 2006 relative à la délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général et notamment son article 1.4.1 ;
- VU** la délibération du conseil n°2008-0954 du 10 décembre 2008, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets en date du 2 octobre 2015 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de service en date du 1<sup>er</sup> octobre 2015 ;

**CONSIDERANT** qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets n'a été formulée

**CONSIDERANT** qu'aucune opposition d'un ou plusieurs membres de la commission qualité de service n'a été formulée

**DECIDE**

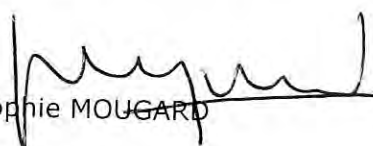
**ARTICLE 1 :** Sont approuvés les projets suivants dont la subvention demandée est comprise entre 200 000 euros et 2 000 000 euros et sont ouvertes les autorisations d'engagement correspondantes :

Codes	Opérations	Euros
B4048	Aménagement d'une gare routière de 16 postes à quai « Val Vert Croix Blanche » à Ste Geneviève des Bois (95)	1 441 500,00
B8037	Labellisation de la gare routière d'Argenteuil (95)	727 575,00
B8038	Labellisation de la gare routière de Cergy Saint Christophe (95)	1 365 375,00
C1062	Adaptation des espaces de la gare SNCF de Pont Cardinet à Paris (75)	1 860 000,00
E3635	Mise en accessibilité de 18 points d'arrêt sur la ligne 030-030-009 à Beauchamp (95)	261 000,00
E3636	Mise en accessibilité de 32 points d'arrêt sur la ligne 030-030-010 à Herblay (95)	475 125,00
E3637	Mise en accessibilité de 21 points d'arrêt sur la ligne RATP 261 à Franconville et Sannois (95)	496 875,00
E3638	Mise en accessibilité de 36 points d'arrêt sur la ligne RATP 131 dans le Val de Marne	349 125,00
E3639	Mise en accessibilité de 12 points d'arrêt sur la ligne 067-067-019 à Quincy Voisins, Couilly Pont aux Dames (77)	205 875,00
F4174	Aménagement de couloirs bus sur la RD 117 à « Val Vert Croix Blanche » à Ste Geneviève des Bois (91)	1 706 250,00
F8107	Création d'un accès en faveur des bus sur la commune de Franconville (95)	457 875,00
J3181	Extension – investissement SIV Réseau Centre Essonne	335 670,00
S3045	Aménagement de 396 places Véligo en abris dans 14 gares et stations dans le Val de Marne	235 500,00

**ARTICLE 2 :** Est allouée au maître d'ouvrage respectif de chacune de ces opérations, la subvention maximale et non révisable correspondante, soit :

Codes	Maîtres d'ouvrage	Euros
B4048	Communauté d'Agglomération Val d'Orge	1 441 500,00
B8037	Communauté d'Agglomération Argenteuil Bezons	727 575,00
B8038	Communauté d'Agglomération Cergy pontoise	1 365 375,00
C1062	SNCF	1 860 000,00
E3635	Communauté d'Agglomération Le Parisis	261 000,00
E3636	Communauté d'Agglomération Le Parisis	475 125,00
E3637	Communauté d'Agglomération Le Parisis	496 875,00
E3638	Conseil Départemental du Val de Marne	349 125,00
E3639	Communauté de Communes Pays Créçois	205 875,00
F4174	Communauté d'Agglomération Val d'Orge	1 706 250,00
F8107	Communauté d'Agglomération Le Parisis	457 875,00
J3181	TICE	335 670,00
S3045	Conseil Départemental du Val de Marne	235 500,00

**ARTICLE 3 :** La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile de France.

  
Sophie MOUGARD