

Délibération n° 2008/0448

Séance du 9 juillet 2008

**AMELIORATION DE LA REGULARITE
ET DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU RER**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le rapport n° 2008/0448 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de Service du 3 juillet 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 7 juillet 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de lancer la réalisation d'un schéma directeur pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A pour organiser et coordonner les actions de la RATP, de la SNCF et de RFF.

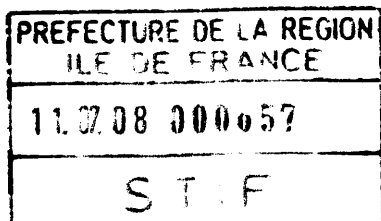
ARTICLE 2 : de prendre acte de l'intention de la RATP de lancer très rapidement un appel d'offre pour le renouvellement du matériel affecté à la ligne A du RER pour la mise en service d'un premier train fin 2010.

ARTICLE 3 : que le programme de renouvellement devra porter sur le remplacement de l'ensemble du parc de matériel roulant le plus ancien composé des MS61 et MI84 pour un montant estimé, en première approche, à 1300 millions d'euros (CE 2008).

ARTICLE 4 : le conseil demande à la RATP de rendre compte régulièrement de la mise en œuvre de ce projet, en particulier sur le respect des points de vigilance cités dans le présent rapport et notamment le respect de l'engagement d'une première mise en service commerciale à fin 2010 au plus tard.

ARTICLE 5 : de prendre en charge ce programme à hauteur de 50 %.

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

AMELIORATION DE LA REGULARITE ET DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU RER

Rapport n° 2008/0448

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France
Séance du 9 juillet 2008

Rubrique : matériel roulant

Contexte

Ces dernières années, dans le cadre des comités techniques de suivi du contrat d'exploitation, le STIF a régulièrement attiré l'attention de la RATP et de la SNCF sur la dégradation constante de la régularité et du niveau d'offre produite en heure de pointe sur la ligne A du RER.

Depuis 2000, l'indicateur de régularité a connu une baisse de 6 points. Cet indicateur, qui mesure le pourcentage de voyageurs dont le voyage connaît un retard supérieur à 5 minutes à sa gare de destination, s'élevait en 2007 à 92,8 % pour un objectif contractuel de 94%. Le nombre de trains circulant entre Chatelet et Auber en heure de pointe est passé de 28 à 24 en moyenne par sens entre 2000 et 2007.

Lors de la négociation des contrats 2008-2011, une attention particulière a été portée par le STIF sur cette situation. Les discussions ont porté sur l'amélioration du suivi de la régularité, sur le nombre de circulations réelles en heure de pointe et sur le plan d'investissement pluriannuel.

La politique de renouvellement et de rénovation du matériel du RER A de la RATP reposait, à cette époque, sur:

- L'achèvement de la rénovation des MS 61 (jusqu'en 2009)
- La rénovation des trains MI 84 à partir de 2013
- Le renouvellement des trains MI 2N à partir de 2018

Seul le premier point, qui a des impacts financiers sur le contrat 2008-2011, a été intégré dans le plan quadriennal d'investissement qui sous-tend les grands équilibres du contrat.

Le constat d'une accélération de la dégradation de la régularité sur la ligne A du RER fin 2007 a conduit le STIF à demander à la RATP, dès début 2008, la préparation d'un véritable programme d'amélioration de la ligne à court, moyen et long terme conjuguant mesures d'exploitation, de maintenance et d'investissement sur les installations fixes et les matériels roulants.

Deux réunions se sont tenues sur ce sujet spécifique les 17 avril et 9 juin 2008.

Au cours de la première réunion, la RATP a présenté un plan d'actions à court terme répondant partiellement aux demandes du STIF. Concernant le renouvellement du matériel roulant, aucun élément d'analyse qui aurait permis au STIF de prendre position sur ces dossiers n'a été présenté par la RATP, qui a demandé un délai minimum de 2 mois d'étude et de préparation d'un dossier technique et financier.

La seconde réunion s'est tenue sur la base de premiers éléments complémentaires d'analyse portant sur un seul scénario d'évolution du parc de matériel roulant de la ligne.

Présentation du plan d'actions de court et de moyen terme pour l'amélioration de la régularité

La RATP a présenté au STIF le 17 avril 2008 un plan d'actions visant à agir sur 4 leviers principaux :

- La maîtrise des temps de stationnement,
- La diminution du nombre d'incidents en exploitation,
- L'amélioration des temps d'intervention en cas d'incident,
- L'augmentation la plus rapide possible de la capacité de la ligne.

Le premier volet, de court terme, concerne des mesures de proximité très concrètes en matière de management, d'exploitation, et de maintenance des trains.

Il s'agit de renforcer:

- l'encadrement sur le terrain (présence d'agents d'encadrement à quai, préparation des trains dès 4h30, diffusion quotidienne des résultats de régularité aux équipes) ;
- les équipes d'aide à la régulation des échanges voyageurs sur les quais ;
- les équipes de maintenance, et optimisation de leur organisation (équipe de nuit et de week-end aux ateliers de maintenance des trains, équipes d'intervention sur les installations fixes) ;
- les mesures d'exploitation (1 train de secours prêt à circuler aux heures de pointe situé entre Nation et Vincennes, et un second en septembre 2008) ;
- les mesures d'accompagnement de l'exploitation (présence des secours sur le quai à Gare de Lyon et Chatelet, développement de l'information multimodale en situation perturbée).

Son objectif est de parvenir à faire circuler 27 trains par heure et par sens en moyenne à l'heure de pointe.

Le deuxième volet, de moyen terme, concerne des mesures touchant à la maintenance des installations fixes et à des actions de soutien logistique à l'exploitation.

Il s'agit de :

fiabiliser le système SACEM d'espacement des trains
densifier les programmes d'entretien des infrastructures
équiper tous les agents d'exploitation de radio numérique TETRA

Ces actions de court et moyen terme sont toutes très utiles et devraient entraîner une amélioration notable de la situation. Elles doivent cependant être complétées par des actions plus structurantes qui touchent le matériel roulant et les installations fixes.

En complément, la RATP propose l'extension du système SACEM sur la branche de Marne la Vallée – Chessy jusqu'à Neuilly-Plaisance pour un coût de 10 M€, et éventuellement jusqu'à Noisy le Grand pour un coût supplémentaire de 20 M€.

Présentation du projet d'augmentation de la capacité par l'acquisition de matériel roulant nouveau

a) Les premiers éléments très généraux sur les évolutions possibles du parc de matériel roulant du RER A n'ont pu être présentés au STIF que lors de la réunion technique du 9 juin 2008 dernier.

La RATP a rappelé que le parc actuel de la ligne A du RER se décompose ainsi :

35 trains MS 61, en cours de rénovation, dont le renouvellement devra intervenir au plus tard en 2018

29 trains MI 84, qui n'ont pas encore atteint la mi-vie

21 trains MI 2N, à 2 étages, dont 7 ont été financés aux 2/3 par la Région Ile de France en 2002.

Les trains à deux niveaux sont les plus capacitaires du parc actuel, malgré un temps de stationnement légèrement plus élevé.

Selon les études de la RATP, dont le détail n'a pas été remis au STIF, le matériel deux niveaux, du type MI2N, serait celui qui correspond le mieux aux attentes.

La solution proposée par la RATP consiste donc à acquérir 30 trains de matériel de type MI 2N en remplacement des 29 trains de matériel MI84.

La livraison de ces rames interviendrait de fin 2010 à mi 2013. Le coût prévisionnel de ce programme d'acquisition s'élève à 600 M€ aux conditions économiques de 2008, soit un coût estimé par la RATP à 20 M€ par train de 2 rames.

Les seuls éléments transmis à ce jour au STIF (figurant en pièce jointe) permettent difficilement à l'autorité organisatrice d'évaluer les conséquences de ce changement important et récent de politique de l'opérateur.

b) Pour le STIF, la stratégie d'évolution du parc de matériel roulant doit permettre de trouver le meilleur compromis, à la fois par la gestion du matériel ancien et par les caractéristiques du matériel nouveau, aux multiples fonctionnalités du matériel roulant.

La proposition de la RATP présente un intérêt incontestable, notamment parce qu'elle vise une mise en service très rapide d'un matériel roulant plus capacitif à partir de fin 2010. Cette échéance doit être impérativement tenue puisque c'est elle qui légitime la plupart des choix opérés par la RATP. Le STIF devra être très vigilant sur le respect de cet engagement.

En revanche, sur le plan de l'efficacité économique et industrielle, le remplacement de matériels à mi-vie ne constitue pas à l'évidence une optimisation de son usage. Aussi, le STIF invite-t-il la RATP à examiner et proposer toute solution de réutilisation de ce matériel susceptible d'alléger le coût global de l'opération.

D'autres points essentiels du dossier devront faire l'objet d'une vigilance particulière :

- La performance du matériel (capacité, interface quai-train) afin de limiter les temps de stationnement à quai et donc d'augmenter le nombre de train circulant en heure de pointe pour s'approcher le plus possible du potentiel permis par les installations (30 trains par heure et par sens). Cette performance détermine en effet largement la capacité de la ligne.

- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui doit permettre un accès de plain-pied dans les rames depuis le quai, et présenter un minimum d'obstacles pour l'accès aux places assises ;
- Le coût de possession (investissement, coût de maintenance, impact sur les structures existantes) ;
- Enfin, les conditions de gestion de l'ensemble du parc de matériel roulant de la ligne A. Le maintien en service des rames du matériel MS61, le plus ancien, amène à s'interroger sur l'état de ces rames, leur adéquation aux nouvelles réglementations, leur part dans les causes d'irrégularité dues au matériel roulant ainsi que leur respect de l'environnement (notamment sous l'angle de l'émission de particules).

Le STIF estime que le projet de renouvellement ne peut se limiter à l'acquisition de 30 trains de type MI2N en remplacement des 29 MI84 comme évoqué par le dossier RATP. Il doit impérativement comporter 35 trains supplémentaires pour assurer le remplacement des MS 61.

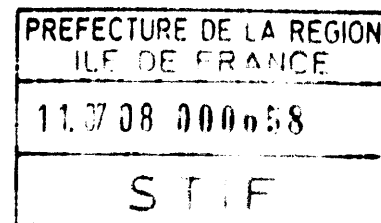
Au total, c'est un programme d'ensemble d'un montant d'1,3 milliard d'euros environ aux conditions économiques 2008 qui doit être engagé.

Délibération

Il est donc proposé :

- de lancer la réalisation d'un schéma directeur pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A pour organiser et coordonner les actions de la RATP, de la SNCF et de RFF ;
- de prendre acte de l'intention de la RATP de lancer très rapidement un appel d'offre pour le renouvellement du matériel affecté à la ligne A du RER;
- de décider que le programme de renouvellement devra porter sur le remplacement de l'ensemble du parc de matériel roulant le plus ancien composé des MS61 et MI84 pour un montant estimé, en première approche, à 1300 millions d'euros (CE 2008) ;
- de prendre en charge ce programme à hauteur de 50 %.

Le STIF demandera à la RATP de rendre compte régulièrement de la mise en œuvre de ce projet, en particulier sur le respect des points de vigilance cités dans le présent rapport et notamment le respect de l'engagement d'une première mise en service commerciale à fin 2010 au plus tard.



Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0449

Séance du 9 juillet 2008

**AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS DE LA
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VAL ET FORET**

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

- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation des transports intérieurs (loi dite LOTI) ;
- 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** l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2004 fixant le périmètre du plan local de déplacements de la communauté d'agglomération de Val et Forêt ;
- VU** la délibération du Conseil communautaire de Val et Forêt du 27 juin 2007 arrêtant le projet de Plan de Déplacements ;
- VU** le projet de Plan de Déplacements de la communauté d'agglomération de Val et Forêt ;
- VU** le rapport n° 2008/0449 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service du 3 juillet 2008 ;

CONSIDERANT que l'élaboration d'un PLD est une démarche volontaire de la collectivité permettant de participer aux objectifs du PDUIF,

CONSIDERANT que le PLD de la communauté d'agglomération de Val et Forêt doit, préciser et décliner les prescriptions du PDUIF,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1^{er} :

Partage les grands objectifs et enjeux des politiques de transport dans lequel s'inscrit le Plan de Déplacements de la communauté d'agglomération de Val et Forêt, en cohérence avec le Schéma directeur régional d'Ile-de-France et le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, à savoir :

- Encourager le report modal vers les transports collectifs
- Maitriser l'utilisation de l'automobile
- Favoriser l'utilisation des modes doux
- Organiser le stationnement de manière globale

ARTICLE 2 :

Emet un avis favorable sur actions du projet de Plan de Déplacements de l'agglomération de Val et Forêt.

ARTICLE 3 :

Invite la communauté d'agglomération de Val et Forêt à approfondir la déclinaison concrète des actions, en concertation avec les partenaires, afin de dépasser les contraintes de domanialité de la voirie.

Article 4 :

Invite la communauté d'agglomération à articuler les actions en faveur des transports collectifs avec les actions envisagées sur le réseau viaire.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end, positioned over the printed name.

Délibération n° 2008/0450
Séance du 9 juillet 2008

Tangentielle ouest, convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF et convention de financement entre le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat et le Conseil Général des Yvelines :
Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes et assemblage général des études TGO.

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

- Vu** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- Vu** la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et les décrets pris pour son application ;
- Vu** la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- Vu** la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- Vu** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- Vu** le décret 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la Société Nationale des chemins de fer français ;
- Vu** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du syndicat des transports d'Ile de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- Vu** le rapport n°2008/0450
- Vu** le Contrat de Projets Etat - Région d'Ile de France 2007 - 2013 signé le 23 mars 2007 ;
- Vu** le Contrat particulier Département des Yvelines - Région d'Ile de France 2007 - 2013 ;
- Vu** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juillet 2008 ;

CONSIDERANT qu'il revient au conseil du syndicat des transports d'Ile de France d'autoriser la directrice générale à signer la convention de maîtrise d'ouvrage unique avec la SNCF et RFF pour un montant de 750 000 € HT, chacun de ces co-maîtres d'ouvrage apportant au STIF, maître d'ouvrage unique, 125 000 € HT déjà disponibles au titre du contrat de plan, ainsi que la convention de financement avec la Région Ile-de-France, l'Etat et le Conseil Général des Yvelines pour un montant de 500 000 € HT.

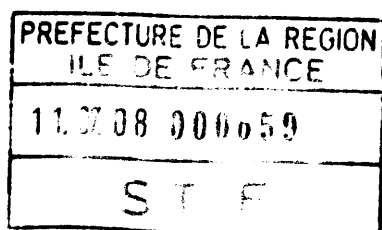
Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la directrice générale est autorisée à signer la convention de maîtrise d'ouvrage unique avec la SNCF et RFF pour un montant de 750 000 euros HT aux conditions économiques de janvier 2008. La participation maximale du STIF est fixée à 125 000 € HT. La part de financement versée par la SNCF et RFF au STIF s'élève à 250 000 € HT.

ARTICLE 2 : la directrice générale est autorisée à signer la convention de financement des études de la tangentielle ouest avec la Région Ile-de-France, l'Etat et le Conseil Général des Yvelines pour un montant de 500 000 € HT aux conditions économiques de janvier 2008.

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



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

Jean-Paul MICHON



Tangentielle ouest (TGO)

Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes et assemblage général des études TGO.

Convention de Maîtrise d'Ouvrage Unique

Entre :

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé 11 avenue de Villars à Paris (VII^{ème}), numéro SIRET : 287 500 078 00012, représenté par sa directrice générale, Madame Sophie Mougard, dûment habilitée, ci-après désigné le "STIF",

d'une part,

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris XIV^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Thierry Mignauw, directeur de Transilien, sis 209-211 rue de Bercy à Paris (XII^{ème}), ci-après dénommée la "SNCF"

et

Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris XIII^{ème}, 92 avenue de France, 75013 PARIS, représenté par Monsieur Bernard Chaineaux, directeur régional Ile-de-France, sis 87/89 quai Panhard et Levassor à Paris (XIII^{ème}), ci après dénommé « R.F.F. »,

d'autre part.

Vu la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et les décrets pris pour son application.

Vu la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire.

Vu la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France.

Vu le décret 83-816 du 13 septembre 1983 relatif au domaine confié à la Société Nationale des chemins de fer français.

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

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

Vu le contrat particulier Département des Yvelines – Région d'Ile de France.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE	4
ARTICLE 1. Définitions	5
ARTICLE 2. Objet.....	5
ARTICLE 3. Désignation du Maître d'ouvrage UNIQUE.....	5
ARTICLE 4. Personnes chargées de l'exécution de la convention	5
ARTICLE 5. Programme de l'opération	6
5.1 Programme général de l'opération	6
5.2 Périmètre du transfert de maîtrise d'ouvrage.....	6
ARTICLE 6. Dispositions techniques et administratives.....	6
6.1 Missions faisant l'objet du transfert de maîtrise d'ouvrage.....	6
6.2 Délais.....	6
6.3. Modalités d'association des partenaires	6
6.3.1 Commission de suivi	6
6.3.2 Comité technique des études	7
6.3.3 Réunions des trois co-maîtres d'ouvrage	8
6.4. Validation des documents	8
6.5. Règles de passation des contrats	8
6.6. Dispositions relatives à la transparence des activités du maître d'ouvrage unique ..	8
ARTICLE 7. Dispositions financières.....	8
7.1. Montant du périmètre objet du transfert de maîtrise d'ouvrage.....	8
7.2 Engagement des co-maîtres d'ouvrage	8
7.3. Principes de financement	9
7.4. Révision – Actualisation	9
7.5. Modalités de versement.....	9
7.6. Modification du montant de l'enveloppe financière allouée.....	10
ARTICLE 8. Confidentialité	10
ARTICLE 9. Propriété intellectuelle des projets	10
9.1. Prestations exécutées dans le cadre d'un contrat.	10
9.2. Prestations exécutées par les moyens propres du maître d'ouvrage unique	10
ARTICLE 10. Durée de la convention	10
ARTICLE 11. Résiliation.....	11
ARTICLE 12. Règlement des litiges	11

PREAMBULE

L'opération "tangentielle ouest" est inscrite au *Contrat de Projets Etat-Région 2007 / 2013*, sous la forme d'une extension de la Grande Ceinture Ouest « Saint-Germain GC – Noisy-le-Roi » au nord jusqu'à Saint-Germain RER et au sud jusqu'à Saint-Cyr RER.

Le projet de *Schéma Directeur de la Région Ile-de-France* (arrêté par délibération du conseil régional le 15 février 2007) préconise, en ce qui concerne les tangentielles de prolonger la tangentielle ouest, en tram-train, à Saint Germain en Laye RER et à Saint Cyr RER (phase 1) puis à Cergy RER (phase 2).

En février 2008, le STIF a eu recours à un appel d'offres ouvert (marché n°2007-41) en vue de sélectionner le prestataire (EGIS RAIL) auquel il a confié :

- l'étude du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact de la tangentielle ouest de St Cyr RER à St Germain RER ;
- l'étude de niveau DOCP du prolongement de la tangentielle ouest d'Achères RER à Cergy RER.

Le *contrat Région / Département des Yvelines 2007-2013* porte sur un engagement global de 200 M€ avec une répartition des financements entre la Région et le Département fixée à parité 50% - 50%. Il consacre un effort important sur les déplacements avec des financements pour la tangentielle ouest, une opération de type tram-train entre Achères et Saint Cyr comportant le traitement d'une correspondance de qualité avec la ligne SNCF Paris Saint Lazare – Mantes et un maillage à Saint Germain en Laye avec le RER A.

Dans le cadre de ce contrat particulier entre la Région et le Département des Yvelines, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a donc décidé de recourir à un appel d'offres ouvert en vue de sélectionner le prestataire auquel il confiera, en complément aux études menées dans le cadre du marché n°2007-41, l'étude du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes ainsi que l'assemblage général des études TGO (marché n°2008-11).

L'opération comporte un atelier de maintenance du matériel roulant dont l'exploitation sera confiée à la SNCF en vertu de la loi 97-135 du 13 février 1997 régissant le réseau ferré national.

Le programme global de cette opération est indiqué à l'article 5.1 de la présente convention.

Au titre de l'article 3 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 sus-visé, RFF est maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ; il assure en particulier la maîtrise d'ouvrage des opérations de construction ou de réhabilitation des infrastructures ferroviaires et des équipements nécessaires à l'exploitation des lignes.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée par application du décret 83-816 du 13 septembre 1983 précité, en particulier celles de la rénovation et de la modernisation des bâtiments-gare, ainsi que celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

Au titre de l'article 15-I du décret 2005-664 du 10 juin 2005 précité, « parmi les projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, le syndicat détermine les projets qu'il soumet à son approbation et qui font l'objet d'un schéma de principe et d'un avant projet ... »

Au titre de l'article 15-II du décret 2005-664 du 10 juin 2005 précité le STIF peut assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures nouvelles destinées au transport public (création de lignes nouvelles, gares routières, parcs relais....).

Considérant que l'atteinte des objectifs de ce projet unique relève de la compétence des trois maîtres d'ouvrage désignés ci-dessus, ces derniers conviennent, en vertu de l'article 2-II de la loi MOP, que l'un d'entre eux peut assurer la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération et que les modalités techniques, administratives et financières du transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage vers le maître d'ouvrage unique seront régies par la présente convention.

ARTICLE 1. DEFINITIONS

Co-maîtres d'ouvrages : Dans le cadre de la présente convention, sont désignés par « co-maîtres d'ouvrages », les personnes morales signataires de la présente convention et pouvant légitimement assurer la maîtrise d'ouvrage d'une partie de l'opération.

Maître d'ouvrage unique : Dans le cadre de la présente convention, est appelé « maître d'ouvrage unique », le maître d'ouvrage désigné par tous les maîtres d'ouvrage de l'opération en vertu de l'article 2-II de la loi MOP.

ARTICLE 2. OBJET

La présente convention est passée entre maîtres d'ouvrages ne pouvant réaliser seuls l'opération projetée afin de définir les droits et obligations entre eux dans la perspective de la réalisation de l'opération « tangentielle ouest ».

Elle est passée en vertu de l'article 2-II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

ARTICLE 3. DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE

Les co-maîtres d'ouvrages confient au STIF, qui l'accepte, la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération décrite à l'article 5.1 et pour la durée définie à l'article 10.

Dans le cadre du transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage ainsi convenu, le maître d'ouvrage unique est reconnu comme le maître d'ouvrage de l'opération au sens de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sus-visée.

ARTICLE 4. PERSONNES CHARGES DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION

Pour l'exécution de la présente convention, les signataires seront représentés par les personnes physiques suivantes :

- pour le STIF : le directeur des projets d'investissements, ou son représentant ;
- pour RFF : le chef du service des études et de l'optimisation du réseau de la direction régionale Ile de France, ou son représentant ;
- pour la SNCF : le chef du département développement de la Direction Ile de France, ou son représentant.

ARTICLE 5. PROGRAMME DE L'OPERATION

5.1 Programme général de l'opération

Sur la base du DOCP approuvé le 5 juillet 2006 qui prévoyait une 2^{ème} étape entre Saint Germain Grande Ceinture et Achères RER, complété par le traitement d'une correspondance avec la ligne Paris / Mantes, l'objectif de l'étude est d'établir, suivant le phasage décrit ci après :

- les compléments d'étude nécessaires pour organiser la concertation de début 2009 dans les meilleures conditions ;
- le schéma de principe, dont l'étude socio-économique ;
- l'étude d'impact ;
- le Dossier de Définition de Sécurité ;
- le dossier d'enquête publique (avec la mise en compatibilité des PLU), incluant l'étude d'impact ;
- l'assemblage général des études TGO. Ainsi, le prestataire établira le schéma de principe, l'étude d'impact, le dossier de définition de sécurité, le dossier d'enquête publique de la tangentielle ouest entre Saint Cyr RER et Achères RER, via une correspondance avec la ligne Paris / Mantes¹, et entre Saint Germain GC et St Germain RER.

5.2 Périmètre du transfert de maîtrise d'ouvrage

Le périmètre de l'opération faisant l'objet de la présente convention est restreint à la phase des procédures nécessaires à la préparation d'un appel d'offres en vue de la désignation d'un seul prestataire, et des études pour le schéma de principe, le dossier d'enquête, l'étude d'impact de la tangentielle ouest ainsi qu'aux différents compléments d'étude nécessaires (relevés topographiques, campagne de sondage de réseaux par exemple).

ARTICLE 6. DISPOSITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

6.1 Missions faisant l'objet du transfert de maîtrise d'ouvrage

Pour le périmètre défini à l'article 5.2, le maître d'ouvrage unique est chargé par les co-maîtres d'ouvrage d'assurer la production d'un dossier de schéma de principe du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

6.2 Délais

Le maître d'ouvrage unique est tenu d'exécuter les missions qui lui sont confiées par la présente convention dans un délai de 48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de ladite convention selon les dispositions prévues par l'article 10 de la présente convention.

6.3. Modalités d'association des partenaires

6.3.1 Commission de suivi

Pour mémoire, une commission de suivi des études est mise en place sous la présidence du STIF. Elle comprend :

¹ Ainsi que des études de niveau DOCP entre Achères RER et Cergy RER.

- le Directeur Général des Transports et de la Mer (Ministère chargé des Transports) ou ses représentants ;
- le Directeur Régional de l'Équipement ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Général des Yvelines ou ses représentants ;
- le Directeur Départemental de l'Équipement ou ses représentants ;
- les Maires des communes concernées ou leurs représentants ;
- le Président de l'Établissement public du musée et du domaine national de Versailles ou ses représentants ;
- le Président d'OPTILE ou ses représentants ;
- le Président de RFF ou ses représentants ;
- la Présidente de la SNCF ou ses représentants ;
- La Directrice Générale du STIF ou ses représentants.

Le secrétariat permanent de la commission est assuré par le STIF.

La commission de suivi est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage d'assurer la transparence vis à vis des financeurs sur les actions qu'ils mènent et les problèmes qu'ils rencontrent ou sont susceptibles de rencontrer. Elle se réunit à la discrétion de son président au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Elle a pour rôle :

1. de favoriser la meilleure coordination entre le développement du projet et l'organisation des services locaux en associant les collectivités territoriales intéressées.
2. de veiller au bon déroulement et à la qualité de la réalisation des études.

6.3.2 Comité technique des études

Un comité technique des études est mis en place sous la présidence du STIF. Il comprend :

- les services de la Direction régionale de l'Équipement ;
- les services du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services du Conseil Général des Yvelines ;
- les services de la DDEA des Yvelines ;
- les services de RFF ;
- les services de la SNCF ;
- les services du STIF.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage d'analyser certains points particuliers, suivre le déroulement technique des études et travaux et préparer les réunions de la commission de suivi.

Dans le cadre du comité technique, le maître d'ouvrage unique rend compte auprès des co-maîtres d'ouvrage de l'avancement des prestations sur le périmètre qui lui a été confié en vertu de la présente convention.

Il présente en particuliers :

- les résultats des études engagées sous sa maîtrise d'ouvrage ;
- l'avancement de l'opération au regard d'un planning de référence établi par ses soins et validé par le comité technique ;
- les difficultés de tous ordres rencontrées au cours de sa mission ;

- l'état des dépenses engagées sous sa maîtrise d'ouvrage pour la phase d'étude considérée et les prévisions de dépenses estimées au terme de sa mission.

Le secrétariat permanent du comité technique est assuré par le STIF.

Les réunions du comité technique sont mensuelles.

6.3.3 Réunions des trois co-maîtres d'ouvrage

Les réunions de travail avec le(s) bureau(x) d'ingénierie prestataire se déroulent en présence des trois co-maîtres d'ouvrage.

6.4. Validation des documents

Le maître d'ouvrage unique s'engage à soumettre aux co-maîtres d'ouvrage, pour visa préalable, avant le comité technique et notamment lors de réunions spécifiques des trois co-maîtres d'ouvrage (STIF, RFF, SNCF), les documents suivants :

- planning de référence des études confiées au maître d'ouvrage unique ;
- cahiers des charges des études qu'il entend confier à des prestataires extérieurs, avant lancement de la consultation ;
- tout projet de publication ;
- tout document d'information ou de communication à destination du public.

6.5. Règles de passation des contrats

Le maître d'ouvrage unique reste soumis aux règles qui lui sont propres pour la passation des contrats nécessaires à l'exécution de sa mission sur le périmètre de l'opération qui lui a été confiée en vertu de la présente convention. Pour cela il sera fait application du code des marchés publics.

6.6. Dispositions relatives à la transparence des activités du maître d'ouvrage unique

Les co-maîtres d'ouvrage se réservent le droit d'effectuer à tout moment, tous contrôles techniques et administratifs, qu'ils estiment nécessaires sur les conditions de réalisation de la présente convention.

Le maître d'ouvrage unique tient à la disposition des co-maîtres d'ouvrages, sur simple demande de l'un d'eux, tous documents techniques, administratifs, financiers et comptables établis dans le cadre du présent transfert de maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1. Montant du périmètre objet du transfert de maîtrise d'ouvrage

Le montant des dépenses liées au périmètre de la présente convention est évalué à 750 000 € courants HT, suivant l'évaluation produite par le maître d'ouvrage unique.

7.2 Engagement des co-maîtres d'ouvrage

La signature de la présente convention vaut engagement des trois co-maîtres d'ouvrage à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation de l'opération visée à l'article 5, selon le plan de financement détaillé ci-après à l'article 7.3.

7.3. Principes de financement

Chacun des co-maîtres d'ouvrage assure la prise en charge du tiers des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage unique au titre du contrat de projet, soit 375 000 € HT (50 % de la totalité).

La participation maximale de chacun des co-maîtres d'ouvrage (STIF, RFF, SNCF) est fixée à 125 000 € courants HT. Ce montant peut être révisé par avenant.

La part de financement faisant l'objet de la présente convention s'élève à 250 000 € HT.

7.3.1 Financement au titre du CPER 2000-2006, objet de la présente convention (250 000 € HT) :

Les co-maîtres d'ouvrage s'engagent à participer au financement des études et travaux placés sous la responsabilité du maître d'ouvrage unique en vertu de la présente convention, suivant les principes ci-après :

- 125 000 € HT d'AP Etat et Région du CPER 2000-2006 déjà ouvertes au titre de la SNCF ;
- 125 000 € HT d'AP Etat et Région du CPER 2000-2006 déjà ouvertes au titre de RFF.

Ces crédits, d'un montant total de 250 000 € HT seront apportés au STIF, maître d'ouvrage unique.

7.3.2 Financement au titre d'une convention de financement Etat-Région Ile-de-France-Département des Yvelines / STIF (500 000 € HT) :

- 125 000 € HT du STIF, par des subventions Etat / Région au titre du CPER 2007-2013 ;
- 375 000 € HT au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines.

Le tableau récapitulatif des financements ainsi qu'un échéancier figurent en annexe.

7.4. Révision – Actualisation

Sous réserve des dispositions de l'article 7.6, la participation de chacun des co-maîtres d'ouvrage est plafonnée à 125 000 € courants HT.

7.5. Modalités de versement

Les demandes de versement à RFF et à la SNCF découlent de l'avancement des études visées à l'article 5 et des dépenses réalisées par le STIF. Ces demandes s'effectuent de façon au plus trimestrielles au regard de l'avancement des études sur la base du constat des phases réalisées et validées.

Les demandes de versement seront établies par application du plan de financement défini à l'article 7.3.

Les règlements sont versés par RFF et la SNCF au fur et à mesure de l'avancement des études visées à l'article 5 et sur présentation par le STIF d'un titre de recette appuyé d'un état des dépenses constatées et attesté par l'Agent Comptable du STIF. Les modalités de règlement feront apparaître le montant HT, le montant TTC ainsi que le montant de TVA.

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris sur le compte n° TPPPARIS RGF 1071 75000 00001005079 clé 72.

7.6. Modification du montant de l'enveloppe financière allouée

Dans l'hypothèse où le coût total des prestations engagées au titre de la présente convention serait inférieur à l'évaluation présentée à l'article 7.1, les sommes dues par chaque co-maître d'ouvrage seront réajustées au prorata de sa participation initiale.

Étant donné le caractère plafonné des participations apportées par les co-maîtres d'ouvrage, tout dépassement du coût prévisionnel précisé au 7.1 devra faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

Les co-maîtres d'ouvrage ne sont pas engagés par les dépenses engagées par le maître d'ouvrage unique et qui auraient pour effet de porter le montant de la phase qui lui est confiée au delà du montant fixé à l'article 7.1, éventuellement modifié par avenant.

ARTICLE 8. CONFIDENTIALITE

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.

ARTICLE 9. PROPRIETE INTELLECTUELLE DES PROJETS

En dehors du cadre du projet, l'utilisation du produit des études est soumise à l'accord des trois co-maîtres d'ouvrage.

9.1. Prestations exécutées dans le cadre d'un contrat.

Les droits du maître d'ouvrage unique en matière d'utilisation des résultats et de propriété intellectuelle des projets tels qu'il les prescrit dans ses contrats sont étendus aux co-maîtres d'ouvrages. Les prescriptions contractuelles du maître d'ouvrage unique ne pourront interdire aux co-maîtres d'ouvrage la libre utilisation des résultats, mêmes partiels, des prestations exécutées dans le cadre de la mission faisant l'objet de la présente convention.

Le maître d'ouvrage unique s'engage à désigner les co-maîtres d'ouvrages comme tiers bénéficiant de droits identiques à ceux de la personne publique, sous la réserve ci-dessus, dans les contrats qu'il passe dans le cadre de la mission faisant l'objet de la présente convention.

9.2. Prestations exécutées par les moyens propres du maître d'ouvrage unique

Les co-maîtres d'ouvrage peuvent librement utiliser, pour leurs besoins propres, les résultats, même partiels, des études et prestations réalisées en propre par le maître d'ouvrage unique dans le cadre du projet.

Pour la satisfaction de ces besoins, chacun des co-maître d'ouvrage a le droit de reproduire et d'adapter, c'est à dire de fabriquer ou de faire fabriquer des dispositifs, des objets, des logiciels, des matériels ou des constructions conformes à tout ou partie du résultat des études et prestations réalisées par le maître d'ouvrage unique.

ARTICLE 10. DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF aux autres partenaires.

Elle s'achève par le quitus délivré par chacun des co-maîtres d'ouvrage au maître d'ouvrage unique ou par la résiliation de la convention dans les conditions fixées à l'article 11.

Le quitus est délivré à la demande du maître d'ouvrage unique après exécution complète de ses missions caractérisée par l'approbation par les trois co-maîtres d'ouvrage du dossier de schéma de principe et des documents produits dans le cadre de la mission du maître d'ouvrage unique.

ARTICLE 11. RESILIATION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit :

1) en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

2°) par décision du STIF pour cause d'intérêt général motivé par la non obtention des autorisations réglementaires ou par défaut de financements.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la décision du STIF de résilier la convention pour cause d'intérêt général.

ARTICLE 12. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir aucune solution amiable, sont déférés au tribunal administratif de PARIS, 7 rue de Jouy, 75181 PARIS CEDEX 04.

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux.

Fait à Paris, le

Pour le STIF, la Directrice Générale	Pour la SNCF, le Directeur de Transilien	Pour RFF, le Directeur régional Ile-de-France
Date et signature	Date et signature	Date et signature
Sophie MOUGARD	Thierry MIGNAUW	Bernard CHAINEAUX

ANNEXE 1

ETUDE DE LA TANGENTIELLE OUEST – 2eme marché

PLAN PREVISIONNEL DE FINANCEMENT

ORIGINE DU FINANCEMENT	DATE DE DECISION D'ATTRIBUTION	MONTANT EN EUROS	% DU MONTANT TOTAL DE L'OPERATION
Au titre du CPER 2000-2006 : 250 000 € <i>Objet de la convention MOA unique STIF/RFF/SNCF</i>			
ETAT SNCF RFF		37 500 37 500	10%
RIF SNCF RFF		87 500 87 500	23,33%
Total subventions au titre du CPER 2000-2006		250 000€	33,33%
Au titre du CPER 2007-2013 : 125 000 € <i>Objet de la convention de financement STIF/Etat/RIF/CG 78</i>			
ETAT : STIF		37 500 €	5%
CONSEIL REGIONAL STIF		87 500 €	11,67%
Total subventions au titre du CPER 2007-2013		125 000 €	16,67%
Au titre des contrats particuliers Département/Region : 375 000 € <i>Objet de la convention de financement STIF/Etat/RIF/CG 78</i>			
CONSEIL REGIONAL STIF		187 500 €	25%
PARTICIPATION CG 78 STIF		187 500 €	25%
Total subventions au titre des contrats particuliers		375 000 €	50%
TOTAL DES SUBVENTIONS VERSEES AU STIF		750 000 €	100 % ¹
COUT TOTAL DES ETUDES		750 000 €	

ANNEXE 2

DONNEES FINANCIERES DE L'OPERATION

DEVIS ESTIMATIF DU PROJET

Principaux postes de dépenses	Montant en euros
Marché 2008-11 : SDP, études d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par Tram-Train « St-Germain-en-Laye – RER A (branche Poissy/Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne PSL/Mantes » + assemblage général des études TGO	550 000 € HT
Marché pour la topographie	200 000 € HT
Coût total du projet arrondi à la valeur de	750 000 € HT

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE REALISATION

Crédits de paiement prévus pour l'année :

2008: 445 000 € HT
Complément DOCP = 114 000 € HT
Etudes techniques = 131 000 € HT
Topographie = 200 000 € HT

2009: 305 000 € HT
Travaux d'études complémentaires

		Financiers				
En € HT	Total	ETAT	RIF	CG78	SNCF	RFF
Périmètre STIF	750 000	37 500	275 000	187 500	125 000	125 000
%	100%	5%	36,67%	25%	16,67%	16,67%
CP 2008	445 000	22 250	163 167	111 250	74 167	74 167
CP 2009	305 000	15 250	111 833	76 250	50 833	50 833

Convention relative aux études Tangentielle ouest (TGO) :

Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes et assemblage général des études TGO.

Entre :

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

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

Le Conseil Général des Yvelines, représenté par son Président, dûment mandaté par la délibération n°

Ci-après désignés « les financeurs »,

Et

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

Ci-après désigné « le STIF »,

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

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

Vu le contrat particulier Département des Yvelines – Région d'Ile de France.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'opération "tangentielle ouest" est inscrite au *Contrat de Projets Etat-Région 2007 / 2013*, sous la forme d'une extension de la Grande Ceinture Ouest « Saint-Germain GC – Noisy-le-Roi » au nord jusqu'à Saint-Germain RER et au sud jusqu'à Saint-Cyr RER.

Le projet de *Schéma Directeur de la Région Ile-de-France* (arrêté par délibération du conseil régional le 15 février 2007) préconise, en ce qui concerne les tangentielles de prolonger la tangentielle ouest, en tram-train, à Saint Germain en Laye RER et à Saint Cyr RER (phase 1) puis à Cergy RER (phase 2).

En février 2008, le STIF a eu recours à un appel d'offres ouvert (marché n°2007-41) en vue de sélectionner le prestataire (EGIS RAIL) auquel il a confié :

- l'étude du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact de la tangentielle ouest de St Cyr RER à St Germain RER ;
- l'étude de niveau DOCP du prolongement de la tangentielle ouest d'Achères RER à Cergy RER.

Le *contrat particulier Région / Département des Yvelines 2007-2013* porte sur un engagement global de 200 M€ avec une répartition des financements entre la Région et le Département fixée à parité 50% - 50%. Il consacre un effort important sur les déplacements avec des financements pour la tangentielle ouest, une opération de type tram-train entre Achères et Saint Cyr comportant le traitement d'une correspondance de qualité avec la ligne SNCF Paris Saint Lazare – Mantes et un maillage à Saint Germain en Laye avec le RER A.

Dans le cadre de ce contrat particulier entre la Région et le Département des Yvelines, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a donc décidé de recourir à un appel d'offres ouvert en vue de sélectionner le prestataire auquel il confiera, en complément aux études menées dans le cadre du marché n°2007-41, l'étude du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes ainsi que l'assemblage général des études TGO (marché n°2008-11).

Article 1^{er} : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de la participation de l'Etat, de la Région et du Conseil Général des Yvelines au financement des études d'une desserte par tram train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes ainsi que l'assemblage général des études TGO.

Article 2 : OBJECTIFS DES ETUDES

Sur la base du DOCP approuvé le 5 juillet 2006 qui prévoyait une 2^{ème} étape entre Saint Germain Grande Ceinture et Achères RER, complété par le traitement d'une correspondance avec la ligne Paris / Mantes, l'objectif de l'étude est d'établir, suivant le phasage décrit ci-après :

- les compléments d'étude nécessaires pour organiser la concertation de début 2009 dans les meilleures conditions ;
- le schéma de principe, dont l'étude socio-économique ;
- l'étude d'impact ;
- le Dossier de Définition de Sécurité ;
- le dossier d'enquête publique (avec la mise en compatibilité des PLU), incluant l'étude d'impact ;
- l'assemblage général des études TGO : le schéma de principe, l'étude d'impact, le dossier de définition de sécurité, le dossier d'enquête publique de la tangentielle ouest

entre Saint Cyr RER et Achères RER, via une correspondance avec la ligne Paris / Mantes¹,
et entre Saint Germain GC et St Germain RER,
- les divers compléments d'étude nécessaires, avec en particulier les besoins
topographiques nécessaires.

Article 3 : FINANCEMENT ET MAITRISE D'OUVRAGE

L'Etat, la Région d'Ile-de-France et le Département des Yvelines financent l'intégralité des études pour un montant total de 750 000 €. Le STIF est le maître d'ouvrage unique du programme d'études, désigné par les co-maîtres d'ouvrage SNCF et RFF de l'opération en vertu de l'article 2-II de la loi MOP (établissement d'une convention de maîtrise d'ouvrage unique).

Article 4 : EVALUATION DES DEPENSES

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention précisé à l'article 1 est évalué à 500 000 euros HT aux conditions économiques de janvier 2008.

Pour mémoire, une convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF est établie pour un montant de 250 000 € HT.

Article 5 : FINANCEMENT

5-1 Engagement des financeurs

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

5-2 Plan de financement

Le montant prévisionnel des dépenses évaluées à 750 000 euros HT sera comptabilisé pour un montant de 125 000 € HT au titre de la rubrique « Tangentielle ouest » de l'Article 4 du Contrat de Projets 2007-2013, « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun » et pour un montant de 375 000 € HT au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines. Son plan de financement est le suivant :

- 50% au titre des contrats Etat / Région d'Ile-de-France, soit 375 000 € HT, selon la répartition suivante (15 % Etat, 35 % Région) :
 - déterminée par la convention de maîtrise d'ouvrage unique conclue entre le STIF, la SNCF et RFF :
 - 125 000 € HT d'AP Etat et Région du CPER 2000-2006 déjà ouvertes au titre de la SNCF ;
 - 125 000 € HT d'AP Etat et Région du CPER 2000-2006 déjà ouvertes au titre de RFF ;
 - Au titre de la présente convention :
 - 37 500 € HT de subvention de l'Etat ;
 - 87 500 € HT de subvention de la Région.
- 50% au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines, soit 375 000 € HT:
 - 25 % de subvention de la Région, soit 187 500 € HT ;
 - 25 % de subvention du département des Yvelines, soit 187 500 € HT.

¹ Ainsi que des études de niveau DOCP entre Achères RER et Cergy RER.

Au titre de la présente convention, les crédits correspondent à un montant total de 500 000 € HT, qui sera apporté au STIF, maître d'ouvrage unique.

Voir en annexe le tableau récapitulatif des financements ainsi qu'un échéancier.

Globalement au titre du contrat de projets 2007-2013, l'Etat et la Région ont inscrit une enveloppe de 50 millions d'euros pour un ensemble d'opérations dont la tangentielle ouest.

Au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines, la Région et le Département ont inscrit une enveloppe de 100 millions d'euros chacun pour la tangentielle ouest.

Article 6 : MODALITES DE PAIEMENT

6-1 Modalités de demandes de versement

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

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

6-2 Modalités de mandatement

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

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

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

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le n° TPPPARI RGF 1071 75000 00001005079 72.

Article 7 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

7-1 Comptabilité de l'opération

Le STIF s'engage, sur demande de l'Etat, de la Région ou du Département des Yvelines, à faire ressortir depuis ses écritures budgétaires les dépenses faisant l'objet de la présente convention.

Il s'engage en outre à faciliter le contrôle par l'Etat, par la Région, le Département des Yvelines, ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

7-2 Information

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

7-3 Modalités d'association des partenaires

Commission de suivi

Pour mémoire, une commission de suivi des études est mise en place sous la présidence du STIF. Elle comprend :

- le Directeur Général des Transports et de la Mer (Ministère chargé des Transports) ou ses représentants ;
- le Directeur Régional de l'Équipement ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Général des Yvelines ou ses représentants ;
- le Directeur Départemental de l'Équipement ou ses représentants ;
- les Maires des communes concernées ou leurs représentants ;
- le Président de l'Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles ou ses représentants ;
- le Président d'OPTILE ou ses représentants ;
- le Président de RFF ou ses représentants ;
- la Présidente de la SNCF ou ses représentants ;
- La Directrice Générale du STIF ou ses représentants.

Le secrétariat permanent de la commission est assuré par le STIF.

La commission de suivi est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage d'assurer la transparence vis à vis des financeurs sur les actions qu'ils mènent et les problèmes qu'ils rencontrent ou sont susceptibles de rencontrer. Elle se réunit à la discrétion de son président au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Elle a pour rôle :

1. de favoriser la meilleure coordination entre le développement du projet et l'organisation des services locaux en associant les collectivités territoriales intéressées.
2. de veiller au bon déroulement et à la qualité de la réalisation des études.

Comité technique des études

Un comité technique des études est mis en place sous la présidence du STIF. Il comprend :

- les services de la Direction régionale de l'Équipement ;
- les services du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services du Conseil Général des Yvelines ;
- les services de la DDEA des Yvelines ;
- les services de RFF ;
- les services de la SNCF ;
- les services du STIF.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage et aux financeurs d'analyser certains points particuliers, suivre le déroulement technique des études et travaux et préparer les réunions de la commission de suivi.

ANNEXE 1

ETUDE DE LA TANGENTIELLE OUEST – 2eme marché

PLAN PREVISIONNEL DE FINANCEMENT

ORIGINE DU FINANCEMENT	DATE DE DECISION D'ATTRIBUTION	MONTANT EN EUROS	% DU MONTANT TOTAL DE L'OPERATION
Au titre du CPER 2000-2006: 250 000 € <i>Objet de la convention MOA unique STIF/RFF/SNCF</i>			
ETAT SNCF RFF		37 500 37 500	10%
RIF SNCF RFF		87 500 87 500	23,33%
Total subventions au titre du CPER 2000-2006		250 000€	33,33%
Au titre du CPER 2007-2013: 125 000 € <i>Objet de la convention de financement STIF/Etat/RIF/CG 78</i>			
ETAT : STIF		37 500 €	5%
CONSEIL REGIONAL STIF		87 500 €	11,67%
Total subventions au titre du CPER 2007-2013		125 000 €	16,67%
Au titre des contrats particuliers Département/Région : 375 000 € <i>Objet de la convention de financement STIF/Etat/RIF/CG 78</i>			
CONSEIL REGIONAL STIF		187 500 €	25%
PARTICIPATION CG 78 STIF		187 500 €	25%
Total subventions au titre des contrats particuliers		375 000 €	50%
TOTAL DES SUBVENTIONS VERSEES AU STIF		750 000 €	100 % ¹
COUT TOTAL DES ETUDES		750 000 €	

ANNEXE 2

DONNEES FINANCIERES DE L'OPERATION

DEVIS ESTIMATIF DU PROJET

Principaux postes de dépenses	Montant en euros
Marché 2008-11 : SDP, études d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par Tram-Train « St-Germain-en-Laye – RER A (branche Poissy/Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne PSL/Mantes » + assemblage général des études TGO	550 000 € HT
Marché pour la topographie	200 000 € HT
Coût total du projet arrondi à la valeur de	750 000 € HT

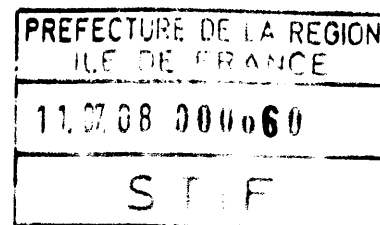
ECHEANCIER PREVISIONNEL DE REALISATION

Crédits de paiement prévus pour l'année :

2008: 445 000 € HT
 Complément DOCP = 114 000 € HT
 Etudes techniques = 131 000 € HT
 Topographie = 200 000 € HT

2009: 305 000 € HT
 Travaux d'études complémentaires

		Financiers				
En € HT	Total	ETAT	RIF	CG78	SNCF	RFF
Périmètre STIF	750 000	37 500	275 000	187 500	125 000	125 000
%	100%	5%	36,67%	25%	16,67%	16,67%
CP 2008	445 000	22 250	163 167	111 250	74 167	74 167
CP 2009	305 000	15 250	111 833	76 250	50 833	50 833



Délibération n° 2008/0451

Séance du 9 juillet 2008

**DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES
DU DEBRANCHEMENT DU TRAM-TRAIN T4
POUR DESSERVIR LE PLATEAU DE CLICHY-MONTFERMEIL
ET MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE**

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

VU les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;

VU les articles L 300-2 et R- 300-1 du Code de l'Urbanisme relatifs à la concertation préalable ;

VU l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public ;

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

VU le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;

VU le rapport n° 2008/0451

VU les avis de la Commission des Investissements et de suivi du Contrat de Plan du 7 juillet 2008 et de la Commission de la Démocratisation du 2 juillet 2008;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : d'approuver le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de débranchement du tram-train T4 pour desservir le Plateau de Clichy-Montfermeil. Les objectifs du projet sont les suivants :

- créer un axe structurant en site propre permettant d'améliorer de manière significative les conditions de déplacements en transports collectifs des habitants du Plateau, notamment en offrant la possibilité de se rabattre rapidement sur le réseau de transport lourd, dans de bonnes conditions de confort et de régularité ;

- favoriser, par l'amélioration de la desserte en transports collectifs, la mutation urbaine et sociale du Plateau ;
- améliorer le maillage des transports collectifs, la desserte locale des territoires traversés ainsi que l'accessibilité des transports urbains et des cheminements ;
- participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains par la requalification des espaces publics associés à la création des infrastructures de transport, en favorisant notamment les modes doux et en prévoyant des itinéraires cyclables lorsque les emprises le permettent.

ARTICLE 2 : de mandater la directrice générale à saisir la Commission Nationale du Débat Public sur la base de ce dossier, en émettant le vœu que soit désigné un garant pour la tenue de la concertation préalable selon les termes de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE 3 : d'approuver les modalités de la concertation préalable des habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, relative au projet de débranchement du tram-train T4 pour desservir le Plateau de Clichy-Montfermeil. Ces modalités pourront comprendre notamment :

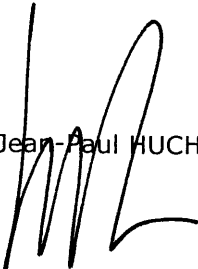
- une publicité préalable dans la presse et par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- une exposition d'information générale sur le projet, d'une durée de 2 semaines minimum, présentant des panneaux d'information ;
- la présence, sur les lieux d'exposition, d'un registre à disposition du public pour que celui-ci puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la création d'un site internet dédié à la concertation, avec éventuellement mise en place d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la mise à disposition sur place d'une plaquette d'information sur le projet ;
- la tenue éventuelle de réunions publiques.

ARTICLE 4 : d'engager les études du Schéma de Principe et d'établir le dossier d'enquête publique, en vue d'une approbation par le Conseil du STIF.

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, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation préalable.

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

Jean-Paul HUCHON



Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0452

Séance du 9 juillet 2008

CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE TRANCHE FONCTIONNELLE TFB2 A1b - PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE SAINT-DENIS À ASNIÈRES-GENNEVILLIERS (AGIII)

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat- Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2006/1165 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006 ;
- VU** la délibération n°2007/0706 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 10 octobre 2007 ;
- VU** le rapport n° 2008/0452 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juillet 2008 ;

Considérant, la convention relative à la première tranche fonctionnelle TFA de cette opération notifiée le 6 juillet 2007 et la convention relative à la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 approuvée par le conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France le 10 octobre 2007.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle TFB2, entre :

- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- le département des Hauts-de-Seine,
- la RATP,
- le département de Seine-Saint-Denis,
- la direction départementale de l'équipement de Seine-Saint-Denis
- et le STIF,

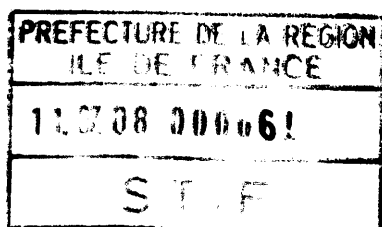
annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale du syndicat des transports d'Ile-de-France est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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

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

Jean-Paul HUCHON



VERSION	AUTEUR	MODIFICATION (S)
V0	MP+MK+JSL	13/03/2008
V1	JSL+MK+MP suite comité de suivi du 16/05/08	20/05/2008
V2	Complétée par RATP	23/05/2008

PROJET

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

**A1B – PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE GARE DE SAINT-DENIS
A ASNIERES-GENNEVILLIERS (AGIII)**

TRANCHE FONCTIONNELLE TFB2

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

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

En premier lieu,

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

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

Le Département des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération de la Commission permanente en date du _____,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis, représenté par Monsieur le Directeur de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis

Le Département des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général dûment mandaté par délibération du Conseil Général du _____,

Le Département de la Seine-Saint-Denis, représenté par le Président du Conseil Général dûment mandaté par délibération du Conseil général n° _____ du _____,

La R.A.T.P., 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^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'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 9 juillet 2008

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

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

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

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 les conventions de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département des Hauts de Seine, le Département de la Seine Saint-Denis et la RATP, relative à :

- la première tranche fonctionnelle TFA de l'opération « A1b – Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers », notifiée le 6 juillet 2007,
- la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 de l'opération « A1b – Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers », approuvée le 10 octobre 2007 au Conseil d'Administration du STIF, en cours de signature.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule	6
Article 1. Objet de la convention	7
Article 2. Avec, si nécessaire le cas échéant, la mention tranche fonctionnelle TFB2.Désignation et coordination des maîtres d'ouvrage	7
2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage	7
2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur	8
Article 3. Responsabilités des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur.....	8
Article 4. Délai et calendrier de réalisation.....	9
Article 5. Estimation des dépenses de l'opération coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage	9
5.1. Estimation des dépenses	9
5.2. Base de comparaison des coûts	9
5.3. Coût d'objectif de la DDE93	9
5.4. Coût d'objectif du Département 93.....	10
5.5. Coût d'objectif du Département 92.....	10
5.6. Coût d'objectif de la RATP	10
Article 6. Décomposition en tranches fonctionnelles	11
6.1. Tranche fonctionnelle TFB2	11
Article 7. Financement de la tranche fonctionnelle b2	11
7.1. Engagement des financeurs.....	11
7.2. Plan de financement de la tranche TFB2.....	12
7.3. Ajustements dans la mise en place des financements.....	12
7.4. Engagement du STIF	13
Article 8. Échéanciers financiers de l'opération	13
8.1. Échéancier des autorisations de programme.....	13
8.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage	13
8.3. Ajustement des échéanciers	13
Article 9. Modalités d'attribution des autorisations de programme et des crédits de paiement	13
9.1. Autorisations d'engagement.....	13
9.2. Crédits de paiement	14
9.3. Information du STIF.....	14
9.4. Mandatement et règlement.....	14
9.5. Bénéficiaires	14
Article 10. Comité de suivi de l'opération.....	15
Article 11. Mesures destinées à faciliter le suivi.....	16
11.1. Comptabilité de l'opération	16
11.2. Information.....	16
11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage	16
11.4. Intervention d'experts	17

Article 12. Modification de l'avant-projet	17
Article 13. Définition et gestion des écarts	17
13.1. <i>Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage</i>	<i>17</i>
13.2. <i>Modalités de modification du coût d'objectif</i>	<i>18</i>
13.3. <i>Modalités de modification des délais</i>	<i>19</i>
13.4. <i>Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif</i>	<i>19</i>
Article 14. Achèvement des travaux	20
Article 15. Bilan physique et financier	20
Article 16. Évaluation socio-economique	20
Article 17. Publicité - communication	21
Article 18. Modification de la convention	21
Article 19. Règlements des différends	21
Article 20. Résiliation de la convention	21
Article 21. Date d'effet et durée de la convention	22
ANNEXES	24

Préambule

Dans le cadre de cette convention, on désignera par projet de prolongement ou projet, le prolongement du tramway T1 de la Gare de Saint-Denis à la future station Asnières-Gennevilliers III de la ligne de métro 13.

Le projet de prolongement a fait l'objet d'une inscription au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun). Il s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France. Il a pour principal objectif de poursuivre la réalisation de liaisons en transport en commun de rocade en proche banlieue et d'aménager une desserte de la boucle de Gennevilliers le long d'un axe majeur du département des Hauts-de-Seine.

Cette opération a fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Cet avant-projet décrit le prolongement du tramway T1 existant, sur une longueur de 4,9 km, depuis Saint-Denis jusqu'au terminus à la future station Asnières-sur-Seine – Gennevilliers III de la ligne de métro 13, en passant par les communes de L'Île-Saint-Denis et Villeneuve-la-Garenne. Dix stations sont créées ; l'avant-projet prévoit le renforcement des ponts du petit et grand bras de Seine, l'aménagement de la RN14 au voisinage du tracé et l'aménagement du site de maintenance de Bobigny.

L'avant-projet précise le coût d'objectif de l'opération. Le montant total de l'opération, réévalué, validé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs et le STIF, est de 151,43 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 (CE 01/2006). Le coût d'objectif de l'opération présenté dans cette convention de financement a été réduit à 150,03 M€ par la suppression de la ligne TVA non récupérable, suite au transfert de maîtrise d'ouvrage entre la DDE93 et le Département 93.

Dans la convention de financement de TFA, ce coût global se répartissait par financeurs comme suit (CE de 01/2006)¹ :

- État :	29,79 M€ (19,85 %)
- Région Île-de-France :	62,17 M€ (41,44 %)
- Département des Hauts-de-Seine :	38,21 M€ (25,47 %)
- RATP (prêts bonifiés de la Région) :	19,86 M€ (13,24 %)

¹ Les financements inscrits au 12ème contrat de plan s'élèvent à 657 MF (CE 01/2000) soit 124,97 M€ (CE 01/2006) et se répartissent de la manière suivante :

- État : 29,79 M€
- Région Île-de-France : 49,64 M€
- Département des Hauts-de-Seine : 25,68 M€
- RATP sur prêts bonifiés de la Région Île-de-France : 19,86 M€

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

Cette répartition a évolué pour tenir compte des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche fonctionnelle TFA (2,746 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit, comme indiqué dans la convention de financement TFB1 :

- État :	29,79 M€ (19,85 %)
- Région Île-de-France :	79,286 M€ (52,85 %)
- Département des Hauts-de-Seine :	38,21 M€ (25,47 %)
- RATP (prêts bonifiés de la Région) :	2,746 M€ (1,83 %)

Une première convention de financement, notifiée le 6 juillet 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle TFA de l'opération d'un montant de 22,35 M€ (CE 01/2006).

L'opération, initialement prévue pour être décomposée en 2 tranches fonctionnelles (cf. convention de financement de la TFA), a été finalement décomposée en 3 tranches fonctionnelles : TFA, TFB1 et TF B2.

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

L'article 10 de la tranche fonctionnelle TFB1 prévoyait une réunion du comité de suivi préalablement à l'engagement de la tranche fonctionnelle TFB2, elle s'est tenue le 16 mai 2008.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : « A1b Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) ».

La présente convention présente les trois tranches fonctionnelles TFA et TFB1 et TFB2 de cette opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche fonctionnelle TFB2.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant-projet visé ci-dessus.

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

« A1b - Prolongement du T1 à AGIII »

Avec, si nécessaire le cas échéant, la mention :

« Tranche fonctionnelle TFB2 ».

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage

Par sa décision numéro 8410 du 17 juin 2005, approuvant le schéma de principe complémentaire, le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage de l'opération : le Département des Hauts-de-Seine (Dép.92), la Direction Départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis (DDE93) et la RATP.

Le Dép.92 est maître d'ouvrage (MOA) des aménagements urbains sur le territoire qui le concerne, ainsi que des aménagements de l'ouvrage de franchissement du petit bras de la Seine.

La DDE 93 est maître d'ouvrage des aménagements de la RN14, ainsi que du confortement de l'ouvrage de franchissement du grand bras de la Seine.

La RATP est maître d'ouvrage du système de transport sur l'ensemble du tracé, des aménagements du site de maintenance de Bobigny et des aménagements urbains sur l'axe du tracé dans le département de la Seine-Saint-Denis (RN186).

Dans le cadre de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, une partie du réseau routier national a été transférée dans le réseau routier départemental. Le Département 93 est devenu à compter du 01 janvier 2007 propriétaire et gestionnaire des nationales RN186 et RN14 situées en Seine-Saint-Denis et concernées par l'opération. Dans ce contexte, le STIF a proposé de transférer l'actuelle maîtrise d'ouvrage de la DDE 93 au Département .93 ; la RATP restant maître d'ouvrage du système de transport et des aménagements urbains sur l'axe du tracé dans le département de Seine-Saint-Denis.

Par délibération de la commission permanente en date du _____, le Conseil Général de Seine-Saint-Denis accepte officiellement d'assumer la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Par sa décision numéro 8410 susvisée, le STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

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

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

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département.92, le Département.93 et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

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

Les opérations communes au Département.92, au Département.93 et à la RATP, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou trois des partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie...), maîtrise d'œuvre de coordination.

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. Il est le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'Article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

La convention de partenariat entre maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet susvisée, précise les périmètres opérationnels de chaque maître d'ouvrage et le rôle du maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 38 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention, sous réserve de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en Annexe 1, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

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

5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à l'ensemble de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1^{er} 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 150,03 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.

5.2. Base de comparaison des coûts

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

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

5.3. Coût d'objectif de la DDE93

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE 93 est fixé à **1,16 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Frais de maîtrise d'œuvre	0,27
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,14
Frais divers et opérations induites	0,5
Provision pour aléas	0,25

5.4. Coût d'objectif du Département 93

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département.93 est fixé à **6,52 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux d'aménagements de voirie	2,14
Travaux de confortement d'ouvrage d'art	3,5
Frais de maîtrise d'œuvre	0,28
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,18
Frais divers et opérations induites	0,1
Provision pour aléas	0,32

5.5. Coût d'objectif du Département 92

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département 92 est fixé à **57,08 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux d'aménagements de voirie	36,64
Travaux de confortement d'ouvrage d'art	3,09
Frais de maîtrise d'œuvre	3,50
Frais de maîtrise d'ouvrage	1,75
Acquisitions foncières	5,34
Frais divers et opérations induites	2,79
Provision pour aléas	3,97

5.6. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de l'opération* placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **85,27 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux du système de transport	58,48
- dont ligne	54,10
- dont SMR	4,38
Travaux d'aménagements de voirie	3,36
Frais de maîtrise d'œuvre	7,42
Frais de maîtrise d'ouvrage	3,77
Acquisitions foncières	3,40
Frais divers et opérations induites	1,92
Provision pour aléas	6,92

ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est décomposée en trois tranches fonctionnelles, TFA, TFB1 et TFB2. Les coûts et le contenu de la tranche fonctionnelle TFB2, objet de la présente convention, sont décrits à l'article 6.1 ci-après.

Le montant de la tranche fonctionnelle TFA est de 22,35 M€ (CE 01/2006). Il correspond au financement des études, de l'ensemble des acquisitions foncières et aux travaux préparatoires.

Le montant de la tranche fonctionnelle TFB1 est de 107,203 M€ (CE 01/2006). Il correspond aux travaux d'aménagement de voirie, aux travaux sur site de maintenance, et aux travaux du système de transport sur une partie du linéaire.

6.1. Tranche fonctionnelle TFB2

Cette troisième et dernière tranche fonctionnelle correspond à la totalité des travaux de la RATP restant pour la réalisation de l'opération (frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus), travaux du système de transport sur la partie complémentaire du linéaire.

Le montant de cette tranche s'élève à 20,478 M€ (CE 01/2006)

Tranche fonctionnelle B2 sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP

Travaux ligne	15,08
Travaux d'aménagement de voirie	3,36
Provision pour aléas	2,04
TOTAL	20,478

Nota : L'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre a été réparti sur les deux premières tranches fonctionnelles TFA et TFB1.

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2

7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de 20,478 M€ (CE 01/2006)

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer la tranche TFB2, selon le plan de financement ci-après, dans la limite de l'article 13.2.

7.2. Plan de financement de la tranche TFB2

Le plan de financement de la tranche TFB2 est le suivant :

ME (CE 01/2006)	État	Région Île-de-France	Dép. 92	TOTAL
DDE 93	0	0		0
Dép.93		0		0
				100%
Dép.92		0	0	0
				100%
RATP	15,735	4,743		20,478
	76,84%	23,16%		100%
Total	15,735	4,743	0	20,478
	76,84%	23,16%		100,00%

Les subventions attribuées par la Région Île-de-France sont actualisables. La subvention de l'État 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 TFB2 en euros courants est le suivant :

Plan de financement de la tranche TFB2 en euros courants				
	Etat	Région-ile-de-France	CG 92	total
DDE 93				
CG 93				
CG 92				
RATP	18,671	5,627	0	24,298
Total	18,671	5,627 ²	0	24,298

7.3. Ajustements dans la mise en place des financements

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

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

² La Région a déjà notifié 2 299 388,20 à la RATP pour le compte de la TFB2

7.4. Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 7.4 de la convention de financement de la TFA, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit finalement à 2,746 M€ (CE 01/ 2006) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué au préambule, et 13,7 M€ HT (CE 01/2006) au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant-projet visé en tête de cette convention.

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

ARTICLE 8. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

8.1. Échéancier des autorisations de programme

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

8.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 3. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE 01/2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 8.3.ci-après.

8.3. Ajustement des échéanciers

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

Les échéanciers, joints en annexe 3, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE 01/2006) de 3% par an (TP01 pour les années 2006 et 2007 et 3% pour le reste).

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

9.1. Autorisations d'engagement

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

9.2. Crédits de paiement

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

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

9.3. Information du STIF

Les financeurs et les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer le STIF de la notification des AE ou AP et des demandes d'appels de fond et de versement des crédits de paiement, selon des modalités à définir conjointement.

9.4. Mandatement et règlement

Les paiements dus aux maîtres d'ouvrage sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des demandes de versements (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé réception).

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

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

9.5. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

Direction Départementale de l'Équipement

M. le Trésorier Payeur Général de la Seine-Saint-Denis pour le compte de la DDE93

sur le compte ouvert au nom de la Trésorerie Générale de Bobigny, Banque de France, Pantin, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001
Code guichet : 00934
N° compte : A9300000000
Clé : 37

Département des Hauts-de-Seine

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

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

Département de la Seine-Saint-Denis
sur le compte ouvert à la Banque de France
Titulaire : PAIERIE DEPARTEMENTALE SEINE SAINT DENIS
Domiciliation : Banque de France - BDF PANTIN
Code Banque : 30001
code guichet : 00934
N° compte : C 9340000000
Clé RIB : 92

RATP

sur le compte ouvert au nom de RATP CALYON dont le RIB est le suivant :

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

et sur présentation d'un appel à subventions.

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité de suivi est commun à l'ensemble des 3 conventions de financement de l'opération T1 à AG III.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'Article 13 ou sur demande d'un signataire. Le Syndicat des Transports d'Ile de France apporte son concours au comité de suivi en tant que de besoin.

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

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

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

Il comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'Article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,

- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de l'avant-projet (01/2006) pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

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

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

11.2. Information

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

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

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan État-Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.3 à 5.6, et du délai indiqué à l'Article 4 pour la mise en service de l'opération.

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

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'Article 3, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

11.4. Intervention d'experts

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

ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'Article 14, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'Article 5 à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

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

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

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

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

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

ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

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

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

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

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

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

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

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

Il est noté que, du fait du découpage en trois tranches fonctionnelles demandé sur le périmètre des maîtres d'ouvrage, certaines tranches fonctionnelles peuvent comprendre des marchés à tranches conditionnelles, passés par les maîtres d'ouvrage ; l'éventuelle incidence économique de ce découpage n'a pas été incluse dans les coûts d'objectif des maîtres d'ouvrage.

13.2. Modalités de modification du coût d'objectif

13.2.1. Dépassement du coût d'objectif

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

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 7.2 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

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

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

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

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

Il est précisé que l'engagement du Département des Hauts-de-Seine est un maximum qui ne saurait être dépassé pour financer un éventuel surcoût supplémentaire dans le département de la Seine-Saint-Denis qui apparaîtrait après approbation de la présente convention par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006.

13.2.2. Diminution du coût d'objectif

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

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

13.3. Modalités de modification des délais

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

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

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

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

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

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

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 « délai et calendrier de réalisation » pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi mentionné à l'article 10 « comité de suivi de l'opération ».

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

ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

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

ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

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

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

Ce bilan comportera notamment :

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

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

ARTICLE 16. ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

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

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir

au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

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

ARTICLE 17. PUBLICITE - COMMUNICATION

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

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

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

ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION

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

ARTICLE 19. REGLEMENTS DES DIFFERENDS

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté à défaut d'accord amiable devant le tribunal administratif Paris.

ARTICLE 20. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

ARTICLE 21. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

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

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

Fait en SEPT exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris Pierre MUTZ	Le Directeur Départemental de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis Patrick BERG
Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON	Le Président du Conseil Général des Hauts de Seine Patrick DEVEDJIAN
Le Président du Conseil Général de la Seine-Saint- Denis Claude BARTOLONE	La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD
Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN	

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Organigramme nominatif

Annexe 2 Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 échéancier des paiements de la tranche fonctionnelle B2

Annexe 4 Autorisations de programme à mettre en place par l'État et la Région pour le compte de la RATP pour la tranche fonctionnelle B2

Annexe 1. Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage DDE93

Maître d'ouvrage :	M. Berg, Directeur Départemental de l'Équipement
Représentant du Maître d'ouvrage :	M. Boutteau, Chef Du Service Ingénierie de Grands Projets
Chef de Projet :	Mr ou Mme..... (anciennement Mme Bouniol)

Maîtrise d'ouvrage Dép. 92

Maître d'ouvrage :	M. Devedjian, Président du Conseil Général
Représentant du Maître d'ouvrage :	Mme Romelot, Directeur des Infrastructures de Transports
Chef de Projet :	Mme Waterlot

Maîtrise d'ouvrage Dép.93

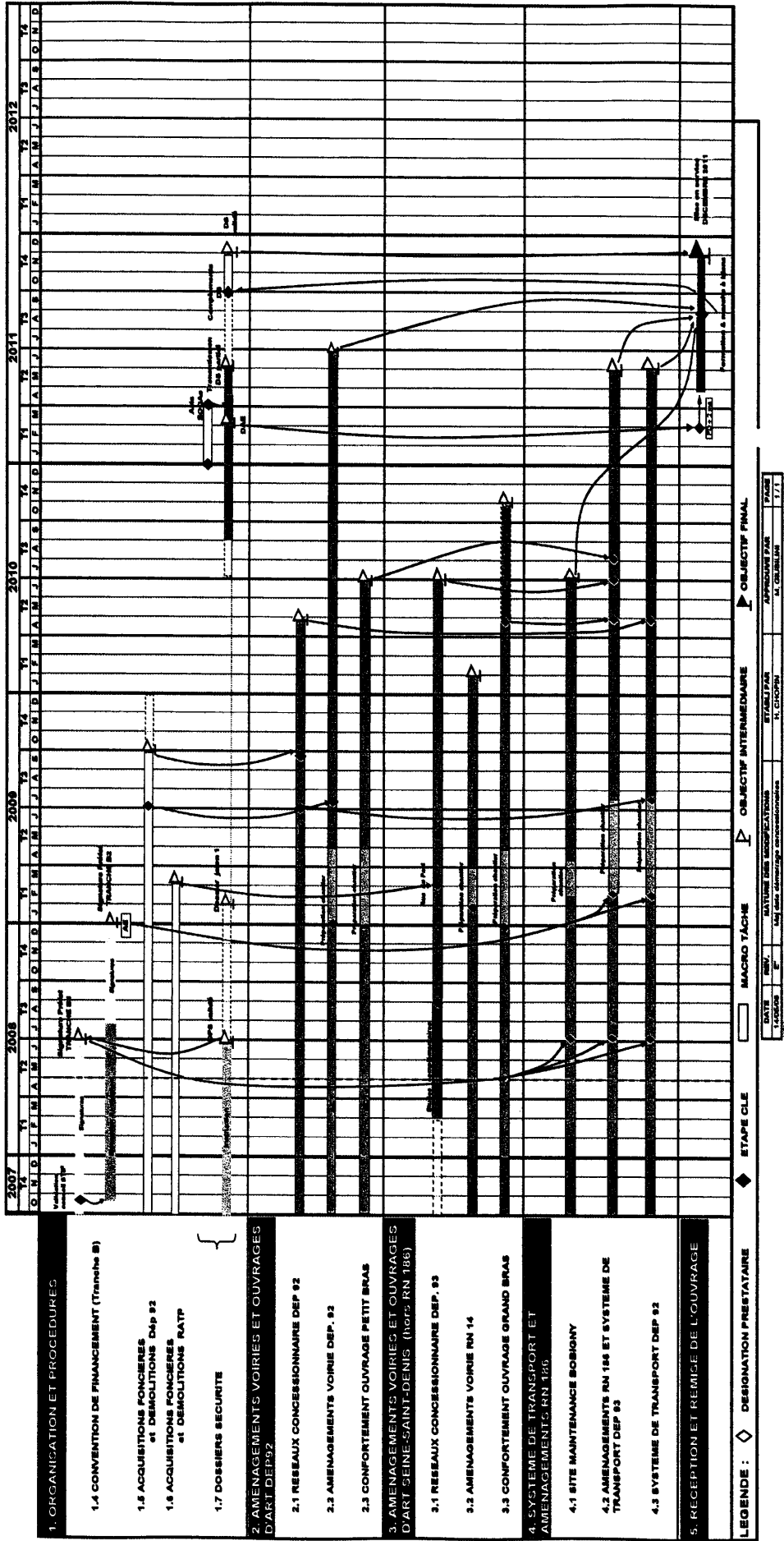
Maître d'ouvrage :	M. Bartolone Président du Conseil Général
Représentant du Maître d'ouvrage :	M. Costes, Directeur de la Voirie et des Déplacements
Chef de Projet :	M. Van Eeckhout

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : Territorial 92	M. Stauffert, Directeur de l'Agence de Développement
Représentant du maître d'ouvrage :	M. Cohen
Chef de Projet :	Mme Jamet

Annexe 2. Calendrier prévisionnel de l'opération

PLANNING GENERAL



Convention de financement relative à l'opération « prolongement du tramway T1 de gare de St-Denis à Asnières Gennevilliers(AGII)-Tranche fonctionnelle TFB2

Annexe 3. Echancier des paiements de la tranche fonctionnelle TFB2

Échéancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de la RATP									
Dépenses	2005 et ant.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
M€ CE 01/2006					2,048	11,263	4,096	3,072	20,478
M€ Courants					2,331	13,203	4,945	3,821	24,298
dont État					1,791	10,145	3,8	2,936	18,671
dont Région					0,540	3,056	1,145	0,885	5,627 ³

³ La Région a déjà notifié 2 299 388,20 € à la RATP pour le compte de la TFB2

Annexe 4 Autorisations d'engagements à mettre en place par l'Etat et la RIF pour le compte de la RATP pour la tranche Fonctionnelle B2

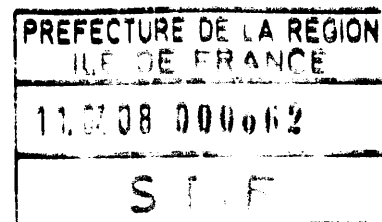
Les autorisations d'engagement à mettre en place par l'Etat pour le compte de la RATP compte tenu des autorisations d'engagement notifiées aux maîtres d'ouvrage sont les suivantes :

€ courants	AE notifiées	AE à mettre en place	Total des AE
DDE 93			
Dep 93			
Dep 92			
RATP	13 005 632,92	18 671 000	31 676 632,92
Total			

Les autorisations d'engagement à mettre en place par la RIF pour le compte de la RATP compte tenu des autorisations d'engagement notifiées aux maîtres d'ouvrage sont les suivantes :

€ courants	AE notifiées	AE à mettre en place	Total des AE
DDE 93			
Dep 93			
Dep 92			
RATP	55 859 388,20	3 327 611,80 ⁴	59 187 000
Total			

⁴ La Région a déjà notifié 2 299 388,20 € à la RATP pour le compte de la TFB2



**AVANT-PROJET MODIFICATIF
&
CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE
TRANCHE FONCTIONNELLE T 3**

**TRAMWAY VILLEJUIF – ATHIS MONS PUIS JUVISY-SUR-ORGE
Première phase : Villejuif – Athis-Mons**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000,
- VU** le contrat de projets Etat- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la délibération n°2006/1168 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006,
- VU** la délibération n°2008/0133 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 14 février 2008,
- VU** le rapport n° 2008/0453,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juillet 2008,

CONSIDERANT que la convention de financement relative à la première tranche fonctionnelle T 1 de cette opération a été notifiée le 4 septembre 2007 et que la convention de financement relative à la deuxième tranche fonctionnelle T 2 est en cours de signature,

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet modificatif relatif à la création de la ligne de tramway entre Villejuif et Athis-Mons, annexé à la présente délibération est approuvé pour un montant de 292,1 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 2 : la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle T 3, avec,

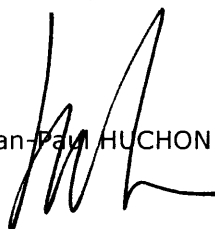
- la Région d'Ile-de-France,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de l'Essonne,
- la RATP,
- la Direction Départementale de l'Equipeement de l'Essonne,
- la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France,
- et le STIF,

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

ARTICLE 3 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

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

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

A3B – TRAMWAY VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS

convention complémentaire

tranche fonctionnelle 3

* * *

Version	Dates	auteurs	observations
V0	21/04/2008	STIF - MK/FG	création
V1-0	25/04/2008	STIF - FG	Compléments - version pour diffusion avant comité de suivi du 5 mai 2008
V2-0 (Var A)	22/05/2008	STIF - FG	Variante A Version corrigée suite à la réunion du 19/05/08
V3-0 (Var A-PRIME)	05/06/2008	STIF - FG	Prise en compte corrections RATP Variante A-prime Remarques réunion du 05/06/08
V3-1 (Var A-PRIME)	13/06/2008	STIF - FG	Prise en compte remarques DREIF 12/06/08 et corrections de rédaction MP

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2.	DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	8
2.1.	DESIGNATION DES MAITRES D'OUVRAGE	8
2.2.	DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	8
ARTICLE 3.	RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR	9
3.1.	MAITRES D'OUVRAGE	9
3.1.1.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val de Marne (après le 01/01/2006)</i>	<i>9</i>
3.1.2.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006).....</i>	<i>10</i>
3.1.3.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007)</i>	<i>10</i>
3.1.4.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007).....</i>	<i>10</i>
3.1.5.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91.....</i>	<i>11</i>
3.1.6.	<i>Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.....</i>	<i>11</i>
3.1.7.	<i>Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :.....</i>	<i>12</i>
3.2.	MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR.....	13
ARTICLE 4.	DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION	13
ARTICLE 5.	ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE ...	13
5.1.	ESTIMATION DES DEPENSES.....	13
5.2.	BASE DE COMPARAISON DES COUTS	14
5.3.	COUT D'OBJECTIF DE LA DDE 94 (JUSQU'AU 01/01/07) ET DE LA DIRIF (APRES LE 01/01/07).....	14
5.4.	COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE.....	14
5.5.	COUT D'OBJECTIF DE LA DDE 91	15
5.6.	COUT D'OBJECTIF DE LA RATP	15
5.7.	COUT D'OBJECTIF DE DEGAGEMENT DES EMPRISES SUR LEURS DOMAINES RESPECTIFS	15
5.8	COUT D'OBJECTIF DES DEVOIEMENTS DE RESEAUX SUR CERTAINS SECTEURS DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE	16
ARTICLE 6.	DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES.....	17
6.1.	TRANCHE FONCTIONNELLE T3 :	17
6.1.1.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne.....</i>	<i>17</i>
6.1.2.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 91</i>	<i>17</i>
6.1.3.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF</i>	<i>18</i>
6.1.4.	<i>Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP</i>	<i>18</i>
6.1.5.	<i>Pour le dégagement des emprises respectives</i>	<i>18</i>
6-1-6	POUR DES DEVOIEMENTS DE RESEAUX SUR CERTAINS SECTEURS DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE	19
ARTICLE 7.	FINANCEMENT DE LA TRANCHE T3	19
7.1.	ENGAGEMENT DES FINANCEURS	19
7.2.	PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE T3 (CE 01/2006).....	19
7.3.	ENGAGEMENT DU STIF	20
7.4.	AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS.....	21
ARTICLE 8.	ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION	21
8.1.	ECHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME	21
8.2.	ECHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE	21
8.3.	AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS	21
ARTICLE 9.	MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT ...	21
9.1.	AUTORISATIONS DE PROGRAMME.....	21
9.2.	CREDITS DE PAIEMENT	21
9.3.	MANDATEMENT ET REGLEMENT	22
9.4.	BENEFICIAIRES	22
ARTICLE 10.	COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION	22

ARTICLE 11.	MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI	24
11.1.	COMPTABILITE DE L'OPERATION.....	24
11.2.	INFORMATION	24
11.3.	SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	24
11.4.	INTERVENTION D'EXPERTS	24
ARTICLE 12.	MODIFICATION DE L'AVANT PROJET.....	25
ARTICLE 13.	DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	25
13.1.	CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE	25
13.2.	MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF	26
13.2.1.	<i>Dépassement du coût d'objectif.....</i>	26
13.2.2.	<i>Diminution du coût d'objectif.....</i>	26
13.3.	MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS	26
13.4.	CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF	27
ARTICLE 14.	ACHEVEMENT DES TRAVAUX.....	27
ARTICLE 15.	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER	27
ARTICLE 16.	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE	28
ARTICLE 17.	PUBLICITE - COMMUNICATION.....	28
ARTICLE 18.	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	28
ARTICLE 19.	RESILIATION DE LA CONVENTION	29
ARTICLE 20.	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	29

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

En premier lieu,

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

Le Département du Val de Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du ,

Le département du Val de Marne est également maître d'ouvrage de cette opération,

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

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

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

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

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

La RATP est également financeur de cette opération.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue Villars 75007 PARIS représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du conseil n°2008/0133 en date du 14 février 2008.

En présence de,

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

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

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

VU l'avant-projet modificatif présenté à l'approbation du Conseil du STIF du 9 juillet 2008,

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

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val de Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val de Marne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative la tranche fonctionnelle TF2 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le ,

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

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

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

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

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

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

Cette opération a fait l'objet de l'Avant Projet et de l'Avant-Projet modificatif visés ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

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

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

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

Par ailleurs, concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets¹. Cette disposition s'applique dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération, et a conduit au plan de financement global suivant :

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

Le coût d'objectif a évolué pour tenir compte :

- Du décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1^{er} janvier 2006) et de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ;
- Des modifications de programme prises en compte dans l'Avant Projet modificatif impliquant une augmentation du périmètre de financement de la RATP pour la prise en charge d'une partie du dévoiement des réseaux de la plate-forme aéroportuaire, des reprises d'études liées à la modification de la disposition du site de maintenance et de remisage, du tracé du tramway dans la traversée de la plate-forme aéroportuaire, et des économies de coût de ce nouveau tracé.

Ainsi, le coût d'objectif correspondant à l'Avant Projet modificatif s'établit à **292,100 M€** (CE 01/2006).

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

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	74,91	218,804
Subvention de l'État	3,25	9,507
Prêt de la Région à la RATP	1,70	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,71	48,811
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,42	10,000
TOTAL	100,00	292,100

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

L'opération est finalement décomposée en 3 tranches fonctionnelles, dont le financement de la 3^{ème} (T 3) fait l'objet de cette convention.

La prise en charge de surcoûts actuellement en cours d'identification (en matière d'acquisitions foncières notamment) n'est pas incluse dans cette tranche mais devra faire l'objet d'un avenant à formaliser dans les meilleurs délais, et en tout état de cause d'ici la fin 2008.

¹ L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunion du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

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

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

Une deuxième convention de financement, notifiée le _____, a fixé le financement d'une deuxième tranche fonctionnelle T 2 de l'opération.

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle T 3 et fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant Projet et l'Avant Projet modificatif visés ci-dessus.

Le financement des travaux pour la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS fait l'objet par ailleurs de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés.

Le financement des études et des travaux pour le dévoiement d'une partie des réseaux sur la plate-forme aéroportuaire fera de même l'objet de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés, gestionnaires de réseaux dévoyés.

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

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

avec, si nécessaire le cas échéant, la mention « tranche fonctionnelle T3 ».

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont :

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

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

2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

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

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

3.1. Maîtres d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jusqu'au 1^{er} janvier 2006, la DDE94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

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

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

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

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

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

La DIRIF assure depuis le 1^{er} janvier 2007 la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

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

3.1.5. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91

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

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

3.1.6. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP

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

- les travaux relatifs au système de transport sur l'ensemble de la ligne :
 - les infrastructures de la plate-forme sur l'ensemble du tracé;
 - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
 - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du GLO du tramway ;
 - l'assainissement de la plate-forme
 - la signalisation ferroviaire ;
 - l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC;
 - le site de maintenance et de remisage des rames situé sur la commune de Vitry-sur-Seine ;
 - les courants faibles ;
 - les modifications ou créations de locaux d'exploitation bus rendus nécessaires dans le périmètre du projet;
- les ouvrages d'art ;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie dont la maîtrise d'ouvrage lui a été transférée par le Département du Val de Marne avenue de la République à Chevilly-Larue, la SOGARIS rue latérale à Rungis, la Ville de Rungis rue de la gare à Rungis, Aéroports de Paris sur leur domaine d'une part et d'autre part été attribuée par le STIF au niveau du carrefour rue du Languedoc et du carrefour rue de la cité à Chevilly-Larue et du carrefour de l'entrée SOGARIS à Rungis d'autres part, à savoir :
 - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
 - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
 - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
 - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
 - la protection des arbres existants;
 - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
 - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
 - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
 - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
 - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

- la coordination des études et travaux de déplacement des réseaux concessionnaires ;
- les prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la mise en œuvre de ces opérations, à savoir notamment :
 - les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs...
 - la coordination des maîtres d'ouvrage et la gestion des dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage suivant les dispositions de l'article 3.2 ci-après.

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

Périmètre de la SEMMARIS

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

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

Périmètre de la SILIC

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

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

Périmètre de SOGARIS

SOGARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

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

- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

3.2. Maître d'ouvrage coordinateur

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

Sa mission consiste à :

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

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

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

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

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

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

5.1. Estimation des dépenses

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

Elles s'élèvent à 292,100 M€ (CE 01/2006).

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

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

5.2. Base de comparaison des coûts

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

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TPO1 sera utilisé.

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

Avant le 01/01/2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage d'une partie des acquisitions foncières et de la maîtrise d'œuvre de la RN 7, pour un coût d'objectif initial de 4,844 M€ (CE 01/2006). Ce périmètre a été transféré de la DDE 94 au CG 94 au 01/01/06.

Le décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1^{er} janvier 2006) fait apparaître un coût d'objectif ex-post pour la DDE 94 régularisé par la présente convention à 3,528 M€. Le montant des AE affectées non mandatées par la DDE 94 s'élève à 1,613 M€ qui seront transférés comptablement au CG 94 dans le cadre de la présente convention.

Au 01/01/2007, le périmètre de la DDE 94 restant correspondant aux travaux et frais de maîtrise d'œuvre liés au passage du tramway sous l'ouvrage supportant A106, au niveau du carrefour Lindberg, à Rungis a été transféré à la DIRIF, pour un coût prévisionnel de 1,121 M€ (CE 01/2006).

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DIRIF à compter du 01/01/2007 est donc fixé à **1,121 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

- **1,111 M€ (CE 01/2006)** pour les acquisitions foncières, le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- **0,010 M€ (CE 01/2006)** prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 94.

Le coût d'objectif des travaux de la DIRIF est fixé à **1.111 M€ (CE 01/2006)** ; il se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	0,141 M€
Études d'aménagements de voiries et reprise ouvrage A106	0,688 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0.110M€
Provision pour aléas et imprévus	0,172 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,000M€</u>
	1.111 M€

5.4. Coût d'objectif du Département du Val de Marne

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne initialement fixé à 64,958 M€ (CE 01/2006) est modifié pour tenir compte du décompte réel des dépenses effectuées par la DDE 94 (jusqu'au 1^{er} janvier 2006) et de la régularisation des AE affectées non mandatées.

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne est donc fixé à **65,406 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

- **64,871 M€ (CE 01/2006)** pour les acquisitions foncières, le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- **0,535 M€ (CE 01/2006)** prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne

Le coût d'objectif du Département du Val de Marne est fixé à **64,871 M€ (CE 01/2006)**.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières et démolitions	18,339 M€
Travaux d'aménagements de voirie	37,000 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	3,292 M€
Provision pour aléas et imprévus	3,700 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>2,540 M€</u>
	64,871 M€

5.5. Coût d'objectif de la DDE g1

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE g1 est fixé à **9,135 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

- 9,028 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,107 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DDE g1.

Le coût d'objectif de la DDE g1 est fixé à **9,028 M€ (CE 01/2006)**.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

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

5.6. Coût d'objectif de la RATP

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **196,872 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

- 3,080 M€ (CE 01/2006) pour la mission de coordination des maîtres d'ouvrage.
- 190,988 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières et le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage).
- 2,119 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.
- 0,685 M€ de frais financiers pour le financement de SEMMARIS, SILIC, SOGARIS et les transferts de MOA

Le coût d'objectif de la RATP est fixé à **194,068 M€ (CE 01/2006)**.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Coordination des MOA	3,080 M€
Acquisition foncières	9,641 M€
Travaux du système de transport et aménagements de voirie transférés	146,486 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	16,663 M€
Provision pour aléas et imprévus	11,278 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>6,920 M€</u>
	194,068 M€

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

Coût d'objectif de la SEMMARIS

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

- 3,801 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),

- 0,012 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS.

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

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

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

Coût d'objectif de la SILIC

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SILIC est fixé à

4,780 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

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

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

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

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

Coût d'objectif de SOGARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de SOGARIS est fixé à

1,405 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

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

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

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	0,934 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,141 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,154 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	<u>0,172 M€</u>
	1,401 M€

5. 8 Coût d'objectif des dévoiements de réseaux sur certains secteurs de la plateforme aéroportuaire

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires est fixé à

6,040 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 5,368 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,672 M€ (CE 01/2006) correspondant à une provision en cas d'action récursoire des concessionnaires tiers hors de la zone de prise en charge par l'opération tramway.

Le coût d'objectif du dévoiement d'une partie des réseaux sur la plate-forme aéroportuaire est fixé à **6,040 M€ (CE 01/2006)**.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux de dévoiement de réseaux et frais de maîtrise d'ouvrage	4,036 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,565 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,768 M€
Provision en cas d'action récursoire	<u>0,672 M€</u>
	6,040 M€

ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

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

- Une tranche T 1 pour la réalisation des études Avant Projet, PRO et ACT, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires, dont la convention de financement a été notifiée le 4 septembre 2007 pour un montant de 51,158 M€ (CE janvier 2006) ;
- Une tranche T 2 pour la réalisation des travaux préparatoires de libération des emprises et travaux préparatoires d'ouvrages d'art, du site de maintenance et de remisage des rames et participation du tramway au pôle de Villejuif – Louis Aragon, a été notifiée le xxx pour un montant de 41,979 M€ (CE janvier 2006) ;
- Une tranche T 3 pour la réalisation de la fin des travaux et la mise en service de l'opération objet de la présente convention.

Les coûts et le plan de financement de la tranche fonctionnelle T 3 sont définis ci-dessous, articles 6 et 7.

6.1. Tranche fonctionnelle T 3 :

Le montant de la tranche fonctionnelle T3 est de 198,602 M€ (CE janvier 2006)

6.1.1. Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne

	CE 01/2006
Acquisitions foncières	0,446 M€
MOA	1,440 M€
PAI	3,700 M€
MOE	1,540 M€
Travaux	37,000 M€
Prorata des dépenses communes	0,273 M€
TOTAL	44,399 M€

6.1.2. Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la DDE 91

	CE 01/2006
MOA	0,161 M€
PAI	0,366 M€
MOE	0,422 M€
Travaux	7,434 M€
Prorata des dépenses communes	0,055 M€
TOTAL	8,438 M€

6.1.3. Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF

	CE 01/2006
Acquisitions foncières	0 M€
MOA	0 M€
PAI	0,157 M€
MOE	0,091 M€
Travaux	0,688 M€
Prorata des dépenses communes	0,050 M€
SOUS-TOTAL	0,941 M€
<i>DDE 94(*)</i>	<i>0,227 M€</i>
TOTAL	1,168 M€

(*) au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.

6.1.4. Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP

	CE 01/2006
Coordination des MOA	1,670 M€
Acquisitions foncières	0 M€
MOA	2,966 M€
PAI	9,263 M€
MOE	6,163 M€
Travaux	116,985 M€
Prorata des dépenses communes	1,076 M€
Frais financiers	0,418 M€
TOTAL	138,541 M€

6.1.5. Pour le dégagement des emprises respectives

Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS

	CE 01/2006
MOA	0 M€
PAI	0 M€
MOE	0 M€
Travaux	0 M€
Prorata des dépenses communes	0,005 M€
TOTAL	0,005 M€

Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de la SILIC

	CE 01/2006
MOA	0 M€
PAI	0 M€
MOE	0 M€
Travaux	0 M€
Prorata des dépenses communes	0,009 M€
TOTAL	0,009 M€

Part de la tranche T3 sous maîtrise d'ouvrage de SOGARIS

	CE 01/2006
MOA	0 M€
PAI	0 M€
MOE	0 M€
Travaux	0 M€
Prorata des dépenses communes	0,002 M€
TOTAL	0,002 M€

6-1-6 Pour des dévoiements de réseaux sur certains secteurs de la plateforme aéroportuaire

	CE 01/2006
PAI	0,565 M€
MOE	0,768 M€
Travaux & MOA	4,036 M€
Provision action récursoire	0,672 M€
TOTAL	6,040 M€

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE T₃

7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour la réalisation de la tranche T₃ de l'opération « Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons » pour un coût total de **198,602 M€** (Ce 01/2006).

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

7.2. Plan de financement de la tranche T₃ (CE 01/2006)

En M€ (CE janvier 2006)	ETAT	RIF	Dpt 94	Dpt 91	Prêt Région à la RATP	Total
	1,613(*)	8,855	33,658			44,126
Dpt 94	3,66%	20,07%	76,28%			100,00%
DDE 91				8,383		8,383
				100,00%		100,00%
DIRIF (et DDE 94)	-1,316(*)	2,480				1,164(**)
	-113,06%	213,06%				100,00%
RATP		143,855		1,075		144,930(***)
		99,26%		0,74%		100,00%
TOTAL	0,297(*)	155,190	33,658	9,458		198,602

Convention de financement relative à l'opération « Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons – tranche fonctionnelle 3 »

- (*) : au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ; valeur en euros courants forfaitisée non actualisée.
- (**): dont 0,227 M€ au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.
- (***) : dont financement concessionnaires pour un montant de 6,04 M€
dont frais financiers pour un montant de 0,418 M€
- Les dépenses communes (somme des prorata de chaque maître d'ouvrage) sont entièrement affectés au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.
- Les subventions sont actualisables.

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

En M€ courants	Etat	RIF	Dpt 94	Dpt 91	Total
Dpt 94	1,613(*)				
DDE 91					
DIRIF	-1,316(*)				(**)
RATP*					(***)
TOTAL	0,297(*)				

- (*) : au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ; valeur en euros courants forfaitisée non actualisée.
- (**): dont 0,227 M€ au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.
- (***) : dont financement concessionnaires pour un montant de M€
dont frais financiers pour un montant de M€

7.3. Engagement du STIF

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

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

7.4. Ajustements dans la mise en place des financements

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

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

ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

8.1. Echancier des autorisations de programme

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

8.2. Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

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

8.3. Ajustement des échéanciers

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

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant projet (CE janvier 2006) selon l'indice TPO1 pour 2007 puis de 3 % par an (prévision de l'indice prix PIB) pour les années 2008 et suivantes.

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

9.1. Autorisations de programme

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

9.2. Crédits de paiement

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

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

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

9.3. Mandatement et règlement

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

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

9.4. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

Département du Val de Marne

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

Code banque : 30001
Code guichet : 00907
N° compte : D9400000000
Clé : 49

DIRIF

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

DDE 91

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

RATP

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

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

et sur présentation d'un appel à subventions.

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

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

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

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

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

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

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

Il comporte :

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

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

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

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

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

11.2. Information

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

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

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

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

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

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

11.4. Intervention d'experts

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

ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT PROJET

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

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

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

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

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

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

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

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

13.2. Modalités de modification du coût d'objectif

13.2.1. Dépassement du coût d'objectif

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

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 7.2 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

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

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

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

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

13.2.2. Diminution du coût d'objectif

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

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

13.3. Modalités de modification des délais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

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

ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

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

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

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,

- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses effectivement payées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

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

ARTICLE 16. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération " Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons" en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans l'avant projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

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

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

ARTICLE 17. PUBLICITE - COMMUNICATION

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

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

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

ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION

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

ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le :

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

Visa Etat Le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de paris Pierre MUTZ

Liste des annexes :

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

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : Échéanciers des paiements de la troisième tranche de financement T 3

Annexe o : détail du plan de financement de l'opération

En M€ (CE janvier 2006)	ETAT	RIF	Dpt 94	Dpt 91	Prêt Région à la RATP	Total
	1,613	14,447	48,811			64,871
Dpt 94	2,49%	22,27%	75,24%			100%
	0,190	0,443		8,395		9,028
DDE 91	2,10%	4,91%		92,99%		100,00%
	0,493	4,146				4,639
DIRIF (et DDE 94) (*)	10,63%	89,37%				100,00%
	7,211	199,768		1,605	4,978	213,562
RATP	3,38%	93,54%		0,75%	2,33%	100,00%
TOTAL	9,507	218,804	48,811	10,000	4,978	292,100

Annexe 1 : organigramme nominatif

ORGANIGRAMME NOMINATIF

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

Maîtrise d'ouvrage Département du Val de Marne

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

Maîtrise d'ouvrage RATP

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

Maîtrise d'ouvrage DIRIF

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

Maîtrise d'ouvrage DDE 91

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

Pour le dégagement des emprises dans leurs domaines respectifs :

SILIC

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

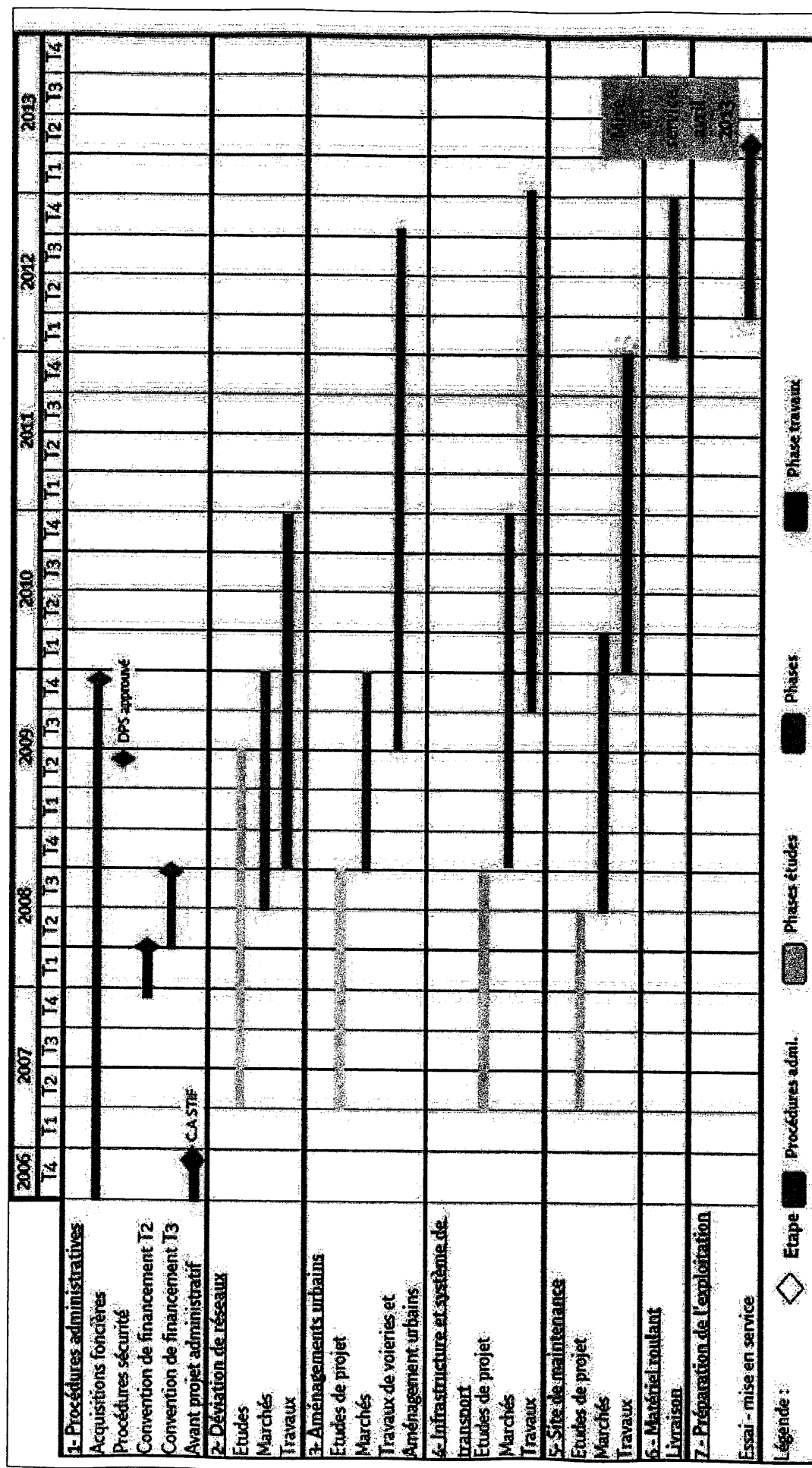
SEMMARIS

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

SOGARIS

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

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

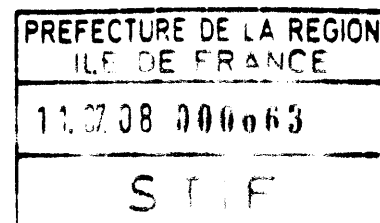


Annexe 3 : Echéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle T3

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2008/0454

Séance du 9 juillet 2008



AVANT PROJET ET CONVENTION DE FINANCEMENT TCSP SENART-CORBEIL PHASE 1

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan État Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de Projets État Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le rapport n° 2008/0454 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et de suivi du contrat de projets en date du 7 juillet 2008 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : L'avant projet relatif à la création de la première phase de la ligne de transport en commun en site propre entre Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essonnes, annexé à la présente délibération, est approuvé pour un montant de 82,030 M€ aux conditions économiques de janvier 2008.

ARTICLE 2 : L'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart est désigné maître d'ouvrage du projet.

ARTICLE 3 : Le maître d'ouvrage est invité à engager les travaux dans le respect des dispositions réglementaires et dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service au premier trimestre 2011.

ARTICLE 4 : La directrice générale est mandatée pour préparer les modalités spécifiques d'exploitation du projet, pour une présentation au Conseil du STIF au plus tard 18 mois avant la mise en service de la ligne.

ARTICLE 5 : La convention de financement, d'un montant de 82,030 M€, avec l'Etat, la Région d'Ile-de-France, le Conseil Général de Seine-et-Marne, le Conseil Général de l'Essonne et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

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

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

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

Jean-Paul HUCHON

CONVENTION

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

**« Liaison du transport en commun en site propre
Sénart – Corbeil »**

1ère phase

1^e phase de la liaison Sénart – Evry (A5a)

* * *

version	Date		observations
V0	02/06/08	MK-HNR	création
V1.0	10/06/08	HNR	Suite préparation COSU
V1.1	17/06/08	HNR	Suite commentaires CG77 & RIF : Art.3 sur MOA ; financements et AP/AE ; annexe 3
V 1.2	19/06/08	HNR	Suite commentaires CG77
V 1.3	23/06/08	HNR	Nom de l'opération (RIF) Version transmise au conseil
V 1.4	04/07/08	ND	Corrections montants actualisés pp.10, 24 et 25

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION.....	6
ARTICLE 2. DESIGNATION DES MAITRES D'OUVRAGE.....	6
ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE.....	6
3.1. Maîtres d'ouvrage.....	6
3.1.1. Périmètre sous compétence du STIF.....	7
3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart.....	7
ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION.....	7
ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION – COUTS D'OBJECTIF.....	8
5.1. Estimation des dépenses.....	8
5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts).....	8
5.3. Coût d'objectif du STIF.....	8
5.4. Coût d'objectif de l'EPA Sénart.....	8
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	9
6.1. Engagement des financeurs.....	9
6.2. Plan de financement de l'opération.....	9
6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants).....	10
6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage STIF.....	10
6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart.....	10
6.4. Ajustements dans la mise en place des financements.....	10
ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION.....	11
7.1. Échéancier des autorisations de programme.....	11
7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage.....	11
7.3. Ajustement des échéanciers.....	11
ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT.....	11
8.1. Autorisations de programme.....	11
8.2. Crédits de paiement.....	11
8.3. Mandatement et règlement.....	12
8.4. Bénéficiaires.....	12
ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION.....	12
ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI.....	13
10.1. Comptabilité de l'opération.....	13
10.2. Information.....	13
10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage.....	14
10.4. Intervention d'experts.....	14
ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....	14
ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS.....	15
12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage.....	15
12.2. Modalités de modification du coût d'objectif.....	15
12.2.1. Dépassement du coût d'objectif.....	15
12.2.2. Diminution du coût d'objectif.....	16
12.3. Modalités de modification des délais.....	16
12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif.....	16
ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX.....	17
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER.....	17
ARTICLE 15. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE.....	18
ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION.....	18
ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	19
ARTICLE 18. REGLEMENT DES DIFFERENDS.....	19
ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION.....	19
ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	19
VISA ETAT.....	20
LE PREFET DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS.....	20
PIERRE MUTZ.....	20
LISTE DES ANNEXES	21

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

En premier lieu,

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

Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du conseil général, dûment mandaté par délibération du ;

Et Le **Département de la Seine et Marne**, représenté par le Président du conseil général, dûment mandaté par délibération du ;

Ci-après désignés comme **les financeurs**.

En deuxième lieu,

L'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart, représenté par son Directeur Général ci après dénommé "l'EPA Sénart" ;

Ci-après désigné comme **le maître d'ouvrage**.

En troisième lieu,

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale en vertu de la délibération du Conseil n° 2008/0134 du 9 juillet 2008, ci après dénommé "le STIF" ;

En présence de l'**ÉTAT**,

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

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

VU l'avant-projet de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil - phase 1" approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 9 juillet 2008,

IL EST PRECISE ET CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Le présent projet est relatif au projet de « Liaison de Transport en Commun en Site Propre entre Sénart et Evry ». Cette liaison se décompose en un projet d'infrastructure de transport en commun en site propre entre Sénart et Corbeil-Essonnes, et une mise en relation ultérieure entre les gares de Corbeil-Essonnes et d'Evry, au moyen d'une extension de la ligne ou d'un maillage avec une autre ligne de transport en commun. Le projet dont il est ici question correspond à la première phase de la liaison entre Sénart et Corbeil.

La « Liaison de Transport en Commun en Site Propre entre Sénart et Evry » est inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en tant que portion du réseau Lutèce, rocade ferroviaire de grande couronne parisienne. Cette liaison était considérée comme une réalisation prioritaire par la SNCF en 1991 pour assurer la desserte du Grand Stade qui était alors prévu à Sénart. Le site de la plaine Saint-Denis ayant été retenu en 1993, l'utilité de cette liaison ferroviaire lourde fut logiquement remise en cause.

En 1999 une étude réalisée par SOGELERG Ingénierie pour le compte du Syndicat des Transports Parisiens (aujourd'hui Syndicat des Transports d'Ile-de-France) a permis d'apprécier l'opportunité et l'intérêt d'une liaison transversale reliant les villes nouvelles dans cette zone. Cette étude a montré l'intérêt de la mise en œuvre d'une liaison entre Sénart et Evry avec un mode de type tramway sur fer.

Ceci a conduit à l'inscription du projet dans le Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 au titre de la desserte des pôles en fournissant une alternative intéressante à l'automobile individuelle (article 1 « Infrastructures de Transport en Commun »).

A l'été 2002, de nouvelles demandes sont apparues, notamment de l'Etat et de la municipalité de Corbeil-Essonnes :

- demande d'étudier des modes de transport moins capacitaires que le tramway sur fer, plus adaptés à la fréquentation attendue sur la ligne, d'une part,
- souhait que la liaison desserve la gare de Corbeil-Essonnes, d'autre part.

Des études complémentaires réalisées par INGEROP en 2002 ont permis de montrer l'intérêt de modes moins capacitaires que le tramway sur fer avec la mise en service d'une ligne de type trambus. Ces études ont servi de support à la constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de la liaison, approuvé par le Conseil d'Administration du STIF en avril 2003.

Le schéma de principe et le dossier d'enquête public, portant sur l'intégralité de la liaison entre Lieusaint et Corbeil, ont été approuvés par le Conseil du STIF du 22 novembre 2006. Ce projet a par ailleurs été repris dans le Contrat de Projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité ») pour un montant de 60,5 M€ (conditions économiques de janvier 2006).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des POS/PLU de Lieusaint, Saint-Germain-Lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes, s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007. La commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, assorti de cinq réserves. La déclaration de projet prise par le Conseil du STIF du 12 décembre 2007 a levé ces réserves.

La déclaration d'utilité publique du projet a été prise conjointement par les Préfets de Seine-et-Marne et de l'Essonne le 25 février 2008, sur l'ensemble de la liaison.

Le présent dossier porte sur la première phase du projet, soit la construction d'un site propre entre la gare de Lieusaint-Moissy RER et Saint-Germain-lès-Corbeil (secteur de la Pointe Ringale), la ligne étant exploitée en voirie jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes RER.

Le site propre est construit sur une longueur de 9,6 km, la ligne étant exploitée sur une longueur totale de 14,7 km. Le projet comprend également la réalisation de 10 stations le long du site propre dont le terminus de la gare de Lieusaint, de 2 arrêts en voirie, ainsi que la création d'un atelier-dépôt situé à la gare de Lieusaint.

Cette opération fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès du maître d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant-projet (solution de base) s'établit à 82,030 M€ (CE 01/08).

Son financement est assuré sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 concernant les contributions de l'État et de la Région. Concernant la mise en œuvre du Contrat de Projet 2007-2013, les parts respectives de l'État et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement des financements sur certains projets¹.

Pour cette opération, cet accord de décroisement se concrétise par :

- une contribution de l'État limitée aux Autorisations d'Engagements déjà engagées, soit 1,660 M€ (euros réels) au titre du contrat de Plan 2000 - 2006, desquelles est désaffecté un montant de 205 635€ correspondant à la part non consommée par le STIF, soit une contribution totale de 1,454 M€.
- une contribution de la Région Ile-de-France correspondant :
 - aux Autorisations de Programme déjà engagées, desquelles est désaffecté un montant de 478 764€ correspondant à la part non consommée par le STIF, soit un total de 3,394 M€ (euros réels),
 - à la subvention inscrite au Contrat de Projets 2007/2013 de 60,5 M€ (CE 01-2006) correspondant à 67,054 M€ (CE 01-2008) soit la totalité de l'enveloppe inscrite,
 - soit un montant total de 70,448 M€.
- Une répartition du solde à parts égales entre le Département de Seine-et-Marne et le Département de l'Essonne, soit 5,064 M€ chacun.

En conséquence, le plan de financement est le suivant :

	M€ (CE 01/2008)	%
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	82,030	100,00 %

¹ L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunions du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée la première phase de l'opération : « TCSP Sénart-Corbeil – phase 1 », consistant en la réalisation d'un site propre entre la gare RER de Lieusaint-Moissy et Saint-Germain-les-Corbeil, ainsi que d'un site de maintenance et de remisage à Lieusaint. La ligne sera exploitée jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes, en voirie banalisée entre Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes.

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

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

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

**"Liaison de transport en commun en site propre Sénart-Corbeil – phase 1"
dite
"TCSP Sénart – Corbeil – phase 1"**

ARTICLE 2. DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Par délibération du STIF en date du 9 juillet 2008, le maître d'ouvrage de l'opération est l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart.

Son périmètre d'intervention est décrit à l'ARTICLE 3. de cette convention.

Le STIF était maître d'ouvrage des études préalables et préliminaires sur l'ensemble de la liaison.

ARTICLE 3. RESPONSABILITES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

3.1. Maîtrise d'ouvrage

La responsabilité du maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet établi par eux et approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008.

En tant que maître d'ouvrage, l'EPA Sénart est notamment responsable, dans la limite de son périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants, du respect :

- des délais fixés à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" ;
- du coût d'objectif défini à l'ARTICLE 5. ,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'ARTICLE 8.

3.1.1. Périmètre sous compétence du STIF

Le STIF était maître d'ouvrage pour la totalité de la liaison, soit de Lieusaint-Moissy à Evry-Courcouronnes, des études préalables et préliminaires pour l'ensemble de l'itinéraire et des études d'esquisses pour l'atelier-dépôt, jusqu'à l'approbation du Schéma de principe en novembre 2006 et la déclaration d'utilité publique, prise en février 2008.

Le STIF a mandaté l'EPA Sénart pour la réalisation des études préliminaires pour la ligne, des études d'esquisse pour le dépôt, de l'étude d'impact du projet, par convention de mandat en date du 21 janvier 2004.

3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart

L'EPA Sénart assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la première phase de la ligne ainsi qu'à la réalisation de l'atelier-dépôt ;
- La démolition des bâtiments acquis
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie
- la coordination des travaux d'adaptation ou de déplacement des réseaux concessionnaires situés sous le site propre,
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatifs, et notamment le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive et la gestion des interfaces avec les opérations connexes.
- Les travaux relatifs au système de transport sur les 9,6 km de linéaire :
 - les infrastructures de la plate-forme;
 - les aménagements de voirie ;
 - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
 - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du gabarit limite d'obstacles ;
 - les bordures du gabarit limite d'obstacles (GLO) ;
 - l'assainissement de la plate-forme ;
 - la signalisation ;
- les massifs de ligne aérienne de contact (LAC) prévus dans les études d'Avant-projet ;
- les courants faibles, la multitubulaire, le mobilier et les équipements en station ;
- les travaux provisoires et définitifs, nécessaires à la mise en œuvre de la restructuration bus qui accompagne le projet ;
- les travaux relatifs au site de maintenance et de remisage de Lieusaint-Moissy :
 - les travaux de dépollution, le gros œuvre et le second œuvre des bâtiments ;
 - les voies et revêtements ;
 - l'assainissement;
 - les voiries et réseaux divers
 - les courants faibles ;
 - les équipements industriels

ARTICLE 4.

DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée contractuelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 30 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 2 (non contractuel) est celui de l'Avant-projet. Il indique les événements clés pour chaque étape de travaux, qui apparaissent déterminants – au jour de la présente convention – pour assurer le respect du délai global.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION – COUTS D'OBJECTIF

Sauf indication contraire les montants ci dessous sont des montants hors taxes.

5.1. Estimation des dépenses

Le coût prévisionnel de l'opération telle que définie à l'Avant-projet approuvé, établi aux conditions économiques de janvier 2008, est fixé à 82,030 M€, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-projet, Projet et Réalisation. Ces coûts sont détaillés ci-après.

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

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 12. "Définition et gestion des écarts" ci-après.

5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts)

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1er janvier 2008) par application des indices professionnels pertinents.

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

5.3. Coût d'objectif du STIF

Le montant forfaitaire sous la compétence du STIF est 1,848 M€ (CE 01/2008) et correspond aux études préalables qui ont été réalisées par le STIF, au mandat de l'EPA et au marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des études sous maîtrise d'ouvrage du STIF. Ce montant est réparti comme suit :

Etudes préliminaires	0,247 M€
Mandat EPA et frais de maîtrise d'œuvre	1,601 M€
TOTAL	1,848 M€

5.4. Coût d'objectif de l'EPA Sénart

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart est fixé à 80,182 M€ (CE 01/08), répartis comme suit :

Travaux	61,394 M€
Provisions pour aléas et imprévus	4,719 M€
Acquisitions foncières	1,817 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	4,164 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	4,634 M€
Provisions	3,452 M€
TOTAL	80,182 M€

ARTICLE 6.

FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1. Engagement des financeurs

La signature de la présente convention vaut accord des financeurs sur les dépenses passées et engagement à mettre en place les financements pour la réalisation des phases à venir "Projet" et "Réalisation" de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1", selon le plan de financement détaillé ci-après, dans la limite de l'article 12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif ci-après.

6.2. Plan de financement de l'opération

L'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1", est d'un montant de 82,030 M€ aux conditions économiques de janvier 2008,

Le plan de financement global de l'opération est le suivant:

	MC (CE 01/2008)	%
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	82,030	100,00%

Le plan de financement détaillé pour l'opération est le suivant :

		FINANCEURS				
CE 01/2008		Coûts d'objectifs	Etat	Région IDF	CG 91	CG 77
MAÎTRES D'OUVRAGE	CPER 2000-2006⁽¹⁾					
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€		
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€		
	Sous total	4,848 M€	1,454 M€ 30,00 %	3,394 M€ 70,00 %		
	CPER 2007-2013					
	EPA Sénart	77,182 M€		67,054 M€	5,064 M€	5,064 M€
	Sous total	77,182 M€		67,054 M€ 86,88 %	5,064 M€ 6,57 %	5,064 M€ 6,57 %
	TOTAL	82,030 M€	1,454 M€ 1,77 %	70,448 M€ 85,88 %	5,064 M€ 6,17 %	5,064 M€ 6,17%

⁽¹⁾ valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

Soit en euros courants (suivant annexe 3) :

		FINANCEURS			
		Coûts d'objectifs	Etat	Région IDF	CG 91 CG 77
MAÎTRES D'OUVRAGE	CPER 2000-2006⁽¹⁾				
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€	
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€	
	Sous total	4,848 M€	1,454 M€ 30,00 %	3,394 M€ 70,00 %	
	CPER 2007-2013				
	EPA Sénart	81,548 M€		70,847 M€	5,350 M€ 5,350 M€
	Sous total	81,548 M€		70,847 M€ 86,88 %	5,350 M€ 6,56 %
	TOTAL	86,396 M€	1,454 M€ 1,68 %	74,241 M€ 85,93 %	5,350 M€ 6,19 %

⁽¹⁾ valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants)

Compte tenu des Autorisations de Programme déjà notifiées, les Autorisations de Programme que les financeurs s'engagent à mettre en place pour couvrir les engagements visés dans la présente convention sont évalués aux montants suivants en euros courants et se répartissent dans les tableaux ci-après :

6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage STIF (p.m)

Coût d'objectif en euros courants : 1,848 M€

Financier →	Etat	RIF	CG 77	CG 91
Financement	554 436 €	1 293 685 €		
AP notifiées	760 071 €	1 772 449 €		
AP à désaffecter	205 635 €	478 764 €		

6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart

Coût d'objectif en euros courants : 84,547 M€

Financier →	Etat	RIF	CG 77	CG 91
Financement	0,900 M€	72,947 M€	5,350 M€	5,350 M€
AP notifiées	0,900 M€	2,1 M€		
AP à notifier		70,847 M€	5,350 M€	5,350 M€

6.4. Ajustements dans la mise en place des financements

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

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

ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

7.1. Échéancier des autorisations de programme

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

7.2. Échéancier des dépenses du maître d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses du maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2008) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3 "Ajustement des échéanciers".

7.3. Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'ARTICLE 9. "Comité de suivi de l'opération" ci-après, au cours de ses réunions annuelles et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2008)

- issu de l'évolution de l'index TP01 pour l'année 2008 (6,4%)
- puis de 3 % par an pour les années suivantes, taux arrêté conventionnellement.

ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

8.1. Autorisations de programme

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

8.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées.

Pour la Région Île-de-France, la demande de versement de subvention sera faite selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les crédits de paiement sont versés par la Région conformément au règlement budgétaire et financier régional. Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95 % avant versement du solde. Le versement du solde interviendra après réception des pièces mentionnées à l'ARTICLE 14. "Bilan physique et financier".

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

8.3. Mandatement et règlement

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

A défaut de mandatements aux dates prévues, le comité de suivi de l'opération validera l'estimation du préjudice financier subi par le maître d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

8.4. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées sur présentation d'un appel à subventions :

À l'Établissement Public d'Aménagement de Sénart

Sur le compte ouvert au nom d'EPA Sénart, TP Melun dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071

Code guichet : 77000

N° compte : 00002000056

Clé : 95

ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'ensemble de l'opération dans le cadre d'un comité de suivi, co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires et l'État. Il se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'ARTICLE 10. "Mesures destinées à faciliter le suivi" ou sur demande d'un signataire.

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

Le maître d'ouvrage établira un compte-rendu de l'exécution de ces missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fera l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble de ces documents devra être transmis au STIF sous forme de minute, deux semaines avant le Comité de Suivi.

Il comporte, pour l'ensemble de l'opération :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux

restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention,

- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif", pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).
- Le maître d'ouvrage effectue également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour l'ensemble de l'opération. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

Une attention particulière sera portée aux aspects fonciers pour lesquels un suivi régulier sera établi. Ce suivi traitera notamment des frais d'acquisition et de gestion du foncier acquis dans le cadre de cette convention. Il établira l'inventaire des espaces non utilisés et les possibilités d'aménagement urbains, de transfert ou de revente qui pourraient en résulter.

Ce suivi pourra faire l'objet d'un protocole entre les parties concernées.

A la demande de la Région, le maître d'ouvrage pourra être sollicité pour une présentation de l'avancement de l'opération devant les élus régionaux.

ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

10.1. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

10.2. Information

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

- à la demande du STIF, à présenter en séance un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier.

10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de projet État Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle du maître d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par le maître d'ouvrage des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" et du délai indiqué à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" de cette convention pour la mise en service de l'opération.

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

10.4. Intervention d'experts

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

ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'ARTICLE 12. "Définition et gestion des écarts", toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" ou des coûts d'objectif prévus à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" de la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage transmettra au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par 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 STIF au titre de son contrôle du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif tel qu'il est défini à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif". Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Économiques de la présente convention, selon les modalités de l'article 5.2.

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

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

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

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

12.2. Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'ARTICLE 11. "Modification de l'Avant-Projet" de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

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

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, le maître d'ouvrage étant entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'ARTICLE 11. "Modification de l'Avant-Projet" de la présente convention, le maître

d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4 "Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif".

12.2.2. Diminution du coût d'objectif

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

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant, calculé conformément à l'article 12.4.

12.3. Modalités de modification des délais

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 10.3 "Suivi de la maîtrise d'ouvrage" de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

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

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

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

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

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

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage définie à l'ARTICLE 5. est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'ARTICLE 5. , sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'ARTICLE 9. "Comité de suivi de l'opération".

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

ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

A l'achèvement des travaux et avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif le cas échéant.

A l'achèvement des travaux, les transferts de propriété de l'atelier ainsi que des terrains d'assiette de l'atelier et du site propre lorsqu'il est hors du domaine de public de voirie seront réalisés par le maître d'ouvrage en faveur du STIF sans frais pour celui-ci ; pour les tronçons du site propre sur domaine de voirie, des conventions d'occupation en faveur du STIF seront établies.

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Le maître d'ouvrage établit le bilan financier et physique de l'opération, au plus tard trois ans après la mise en service.

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

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses effectivement payées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),

- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Ce bilan, destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1 "Estimation des dépenses", est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement le bilan et le transmet aux financeurs.

ARTICLE 15. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1" en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par le maître d'ouvrage dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

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

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

ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION

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

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

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

ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'ARTICLE 11. "Modification de l'Avant-Projet", fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 18. REGLEMENT DES DIFFERENDS

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté, à défaut d'accord amiable, devant le tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

Fait en six exemplaires originaux.
Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Président du Conseil Général de la Seine-et-Marne

Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France

Vincent EBLÉ

Jean-Paul HUCHON

Le Président du Conseil Général de l'Essonne

La Directrice Générale du STIF

Michel BERSON

Sophie MOUGARD

Le Directeur Général de l'Etablissement Public
d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Jean-Pierre DUFAY

VISA ETAT

LE PREFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS

PIERRE MUTZ

LISTE DES ANNEXES
(Non contractuelles)

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : tableaux visés à l'article 7.

Annexe 1 : organigramme nominatif

ORGANIGRAMME NOMINATIF

TCSP Sénart-Corbeil – phase 1

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

Maîtrise d'ouvrage STIF

Maître d'ouvrage : Sophie MOUGARD, Directrice Générale

Chef de Projet : Noémie DELOBELLE

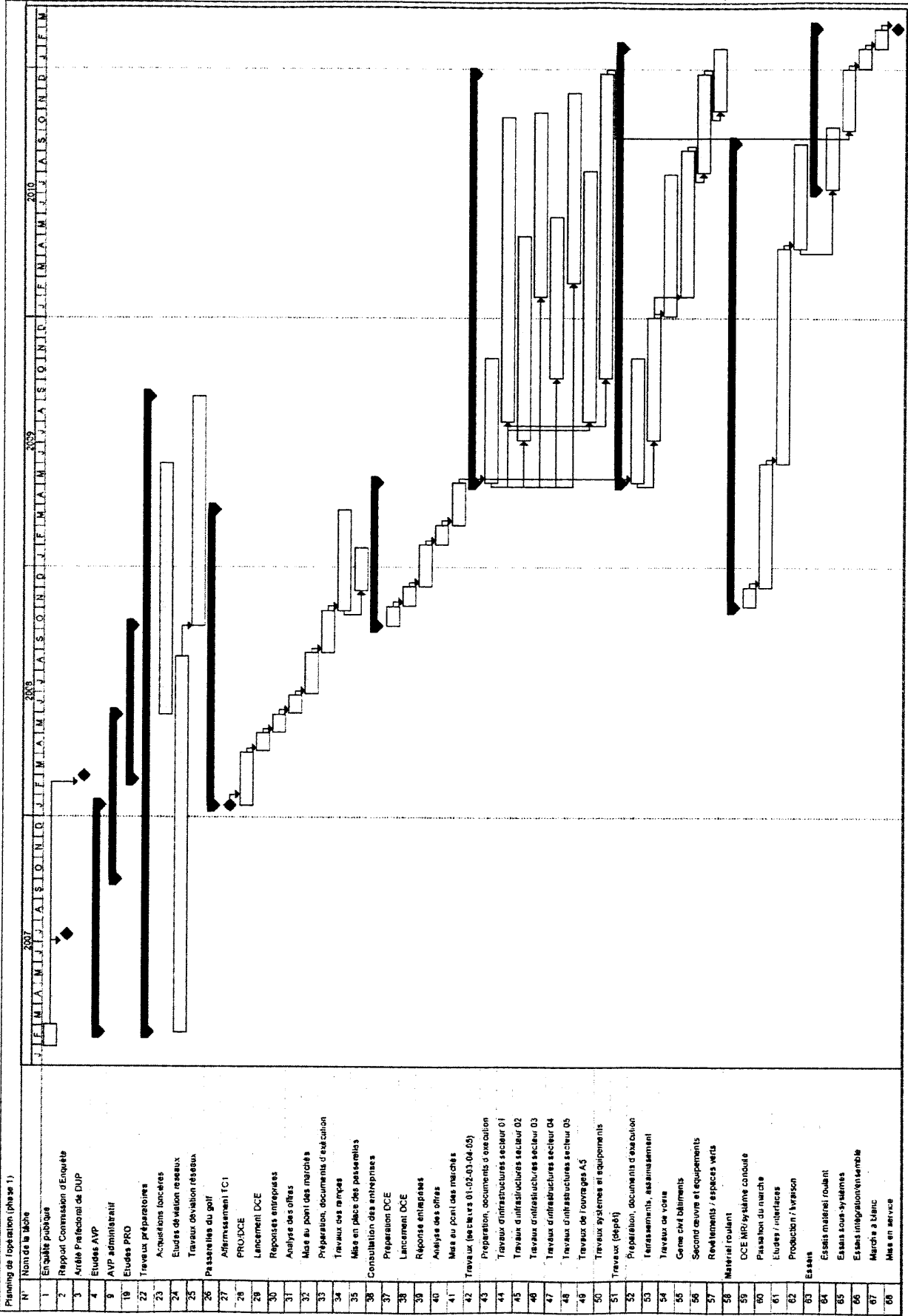
Maîtrise d'ouvrage Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Maître d'ouvrage : Jean-Pierre DUFAY, Directeur Général

Chef de Projet : Jean-Yves HINARD

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Conforme à l'avant-projet approuvé par le conseil du syndicat des transports d'Ile de France



Annexe 3 : Échéanciers prévisionnels des paiements et des autorisations de programme

MAITRISE D'OUVRAGE Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart									
Dépenses	déjà affecté au 30/06/08	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sous total 2008-2013	TOTAL
Besoins en Autorisations d'engagement									
M€ CE 01/2008	3,000	8,308	62,249	6,555	0,070			77,182	80,182
M€ Courants	3,000	8,525	65,742	7,125	0,156			81,548	84,548
Besoins en Crédits de Paiement									
M€ CE 01/2008	0,989	3,550	14,091	57,220	3,018	0,929	0,385	79,193	80,182
M€ Courants	0,989	3,550	14,514	60,705	3,298	1,046	0,446	83,559	84,548
Répartition prévisionnelle des autorisations d'engagement (M€ courants)									
Région	2,100	8,525	55,997	6,190	0,136			70,848	72,948
Dép77			4,873	0,467	0,010				5,350
Dép91			4,873	0,467	0,010				5,350
Etat	0,900								0,900
Répartition prévisionnelle des crédits de paiement (M€ courants)									
Région	0,584	3,055	12,407	52,739	2,865	0,909	0,387	72,362	72,947
Dép77			1,053	3,983	0,216	0,069	0,029	5,350	5,350
Dép91			1,053	3,983	0,216	0,069	0,029	5,350	5,350
Etat	0,405 (demande en cours)	0,495						0,495	0,900

MAITRISE D'OUVRAGE Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Dépenses	déjà affecté au 30/06/08	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sous total 2008-2013	TOTAL
Besoins en Autorisations d'engagement									
M€ CE 01/2008	2,532	-0,684						-0,684	1,848
M€ Courants	2,532	-0,684						-0,684	1,848
Besoins en Crédits de Paiement									
M€ CE 01/2008	1,648	0,200						0,200	1,848
M€ courants	1,648	0,200						0,200	1,848

Répartition prévisionnelle des autorisations d'engagement (M€ courants)

Région	1,772	-0,479							1,294
Etat	0,760	-0,206							0,554
Dép91									
Dép77									

Répartition prévisionnelle des crédits de paiement (M€ courants)

Région	1,154	0,140							1,294
Etat	0,494	0,060							0,554
Dép91									
Dép77									