

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 :

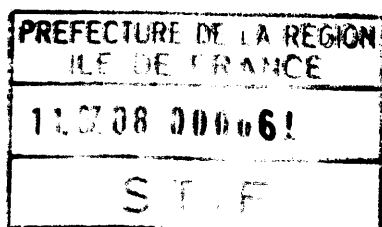
- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- le département des Hauts-de-Seine,
- la RATP,
- le département de Seine-Saint-Denis,
- la direction départementale de l'équipement de Seine-Saint-Denis
- et le STIF,

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. <i>Désignation des Maîtres d'ouvrage</i>	7
2.2. <i>Désignation du maître d'ouvrage coordinateur</i>	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. <i>Estimation des dépenses</i>	9
5.2. <i>Base de comparaison des coûts</i>	9
5.3. <i>Coût d'objectif de la DDE93</i>	9
5.4. <i>Coût d'objectif du Département 93</i>	10
5.5. <i>Coût d'objectif du Département 92</i>	10
5.6. <i>Coût d'objectif de la RATP</i>	10
Article 6. Décomposition en tranches fonctionnelles	11
6.1. <i>Tranche fonctionnelle TFB2</i>	11
Article 7. Financement de la tranche fonctionnelle b2	11
7.1. <i>Engagement des financeurs</i>	11
7.2. <i>Plan de financement de la tranche TFB2</i>	12
7.3. <i>Ajustements dans la mise en place des financements</i>	12
7.4. <i>Engagement du STIF</i>	13
Article 8. Échéanciers financiers de l'opération	13
8.1. <i>Échéancier des autorisations de programme</i>	13
8.2. <i>Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage</i>	13
8.3. <i>Ajustement des échéanciers</i>	13
Article 9. Modalités d'attribution des autorisations de programme et des crédits de paiement	13
9.1. <i>Autorisations d'engagement</i>	13
9.2. <i>Crédits de paiement</i>	14
9.3. <i>Information du STIF</i>	14
9.4. <i>Mandatement et règlement</i>	14
9.5. <i>Bénéficiaires</i>	14
Article 10. Comité de suivi de l'opération	15
Article 11. Mesures destinées à faciliter le suivi	16
11.1. <i>Comptabilité de l'opération</i>	16
11.2. <i>Information</i>	16
11.3. <i>Suivi de la maîtrise d'ouvrage</i>	16
11.4. <i>Intervention d'experts</i>	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 COÛTS 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 20,478M€ (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