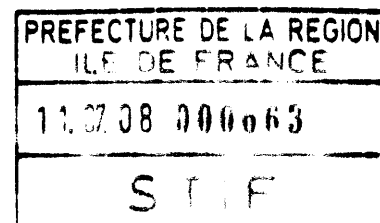


Syndicat des transports d'Ile-de-France

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'Île-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'Île-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.

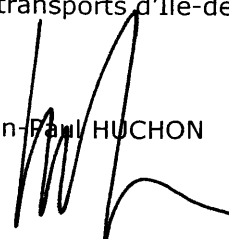
ARTICLE 5 : La convention de financement, d'un montant de 82,030 M€, avec l'Etat, la Région d'Ile-de-France, le Conseil Général de Seine-et-Marne, le Conseil Général de l'Essonne et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

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. ACHÈVEMENT DES TRAVAUX.....	17
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER.....	17
ARTICLE 15. ÉVALUATION 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,
- souhaite 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 :

CE 01/2008		FINANCEURS				
		Coûts d'objectifs	Etat	Région IDF	CG 91	CG 77
MAITRES 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
MAITRES 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 %	5,350 M€ 6,56 %
	TOTAL	86,396 M€	1,454 M€ 1,68 %	74,241 M€ 85,93 %	5,350 M€ 6,19 %	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,