

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2009/0121

Séance du 11 février 2009

SCHEMA DE PRINCIPE EOLE-EVANGILE

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

- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs 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 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° 2009/0121 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 9 février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

ARTICLE 1 : le schéma de principe EOLE-Evangile est approuvé.

ARTICLE 2 : les maîtres d'ouvrage sont invités à réaliser le dossier d'enquête publique, en prenant en compte les avis et observations formulés dans le cadre de l'instruction du schéma de principe.

ARTICLE 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à établir l'avant-projet en prenant en compte les résultats de l'enquête publique.

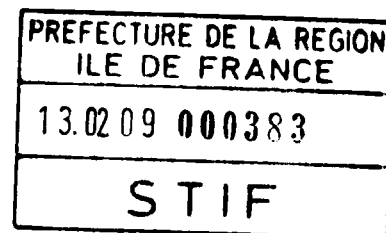
ARTICLE 4 : approuve la convention régissant les modalités techniques et financières relatives aux études d'avant-projet et autorise la directrice générale à la signer.

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



CONVENTION

régissant les modalités techniques et financières d'établissement des études d'avant-projet de la gare EOLE-Evangile

Entre

En premier lieu,

La Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du [REDACTED],

L'Etat, représenté par le préfet de la Région Ile-de-France, préfet de Paris,

Ci-après désignés par **les financeurs**,

En deuxième lieu,

RFF, Réseau ferré de France, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B 412 280 737, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représentée par son directeur régional Ile de France, M. Bernard CHAINEAUX,

La SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B 552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Directeur Delegué Transilien, Monsieur Christian COCHET.

Ci-après désigné par **les maîtres d'ouvrage**,

Et en troisième lieu,

Le Syndicat des transports d'Ile-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° 2006 0217 du 15 mars 2006 (art.1.10.2),

Ci- après désigné par le **STIF**.

Visas

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

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

VU les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers,

VU le schéma de principe de la gare EOLE-Evangile, approuvé par décision n° [REDACTED] du Conseil du STIF du 11 février 2009,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

La gare EOLE-Evangile, dont la livraison est envisagée fin 2015, est un élément majeur de la desserte de l'est parisien par les transports collectifs. Elle prend en effet tout son intérêt dans le cadre du projet de renouvellement urbain « Paris-Nord-Est » entre les portes de la Chapelle et de la Villette ; de façon réciproque, la réussite et le bon avancement du projet urbain sont fortement conditionnés par la mise en service de la gare. Par ailleurs, le tracé du prolongement de T3 à Porte de la Chapelle desservira dès la mise en service (horizon fin 2012) le site de la future gare afin de constituer un pôle d'échanges, potentiellement encore étoffé à terme avec l'arrivée de Tram'Y en provenance de Saint-Denis.

Pour ces raisons, il est important que le calendrier actuel du projet Evangile ne subisse pas de retard. Or il s'avère notamment nécessaire dans ce but de lancer les études d'avant-projet avant fin mars 2009.

La gare EOLE-Evangile a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009. Les études d'avant-projet relatives à cette opération, inscrite au Contrat de Projets 2007-2013, font l'objet de la présente convention de financement.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention fixe les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet de la gare EOLE-Evangile.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante : « gare EOLE-Evangile ».

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

Les prestations objet de la présente convention sont placées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF, selon les périmètres définis dans la convention de maîtrise d'ouvrage unique en annexe 1. Elles sont placées sous la responsabilité et la direction des personnes indiquées en annexe 2, désignées par RFF et la SNCF.

ARTICLE 3. PERIMETRE DE LA CONVENTION

La présente convention permet à RFF et à la SNCF de conduire les études d'avant-projet de la gare EOLE-Evangile : cela concerne les ouvrages décrits dans le schéma de principe EOLE-Evangile comme relevant du périmètre du projet, et exclut toutes les autres opérations sur le domaine ferroviaire connexes à la création de la gare et financées par ailleurs (notamment le déplacement du raccordement de l'Evangile, l'élargissement de la rue d'Aubervilliers sous le pont-rail, la régénération des tabliers du même pont-rail, l'élargissement du pont-route du cours d'Aubervilliers...).

3.1. Dispositions générales

Les maîtres d'ouvrage poursuivront les études d'avant-projet sur la base du Schéma de principe approuvé le 11 février 2009 et en tenant compte des résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les maîtres d'ouvrage mettront en évidence les écarts tant programmatiques que financiers que les études d'avant-projet pourraient révéler ; ils les justifieront devant la commission de suivi.

Les maîtres d'ouvrage prendront également en compte dans la conduite de leur programme le cadrage financier que constituent les engagements du contrat de projets 2007-2013.

Ces études devront pouvoir être présentées pour validation au Conseil du STIF, en ce sens elles permettront a minima d'établir les éléments techniques et financiers attendus par les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 7451 et 7452 du 4 avril 2002 et leurs annexes visées ci-avant.

3.2. Dispositions particulières

Les études objet de la présente convention doivent permettre aux maîtres d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires à la création de la gare EOLE-Evangile avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros-œuvre, le second-œuvre et les équipements. Les maîtres d'ouvrage pourront, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Les maîtres d'ouvrage devront ainsi être en mesure de :

- Confirmer la faisabilité technique de la solution retenue
- D'arrêter les programmes pour tous les corps d'états
- De proposer le cas échéant une décomposition en tranches de réalisation compatibles avec les financements mobilisables.
- De préciser les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service des ouvrages, en y intégrant les phases de réalisation et les phases d'études et de procédures.
- D'établir les estimations des coûts prévisionnels des travaux en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage ou ensembles fonctionnels et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée
- De permettre la définition d'un coût d'objectif de l'opération.
- De rechercher et de qualifier les options de conception ou de réalisation permettant de garantir la compatibilité de l'opération avec d'autres opérations programmées ou identifiées dans le SDRIF et minimisant les dépenses frustratoires, notamment vis-à-vis du projet de prolongement d'EOLE à l'ouest
- D'engager et d'entretenir une réflexion avec la Ville de Paris sur l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des ouvrages à construire ou modifier (ouvrages de la gare, passage urbain sous voies ferrées, ouvrages annexes, modalités d'occupation des différents domaines pendant les phases de réalisation...)

La présente convention permet aux maîtres d'ouvrage d'établir les dossiers :

- D'avant-projet dit « technique » comprenant tous les corps d'états tel que les procédures internes à la maîtrise d'ouvrage l'entendent.
- D'avant-projet dit « administratif », conforme à la décision du 4 avril 2002 du STIF sus-visée.

La présente convention intègre en outre dans leur périmètre de financement :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation à l'élaboration de l'avant-projet des entités de RFF et de la SNCF en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport)
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisation administratives tels que permis de construire, permissions de voiries, dossier d'exploitation sous chantier des voiries, dossiers d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau et sur le bruit.
- Les missions de tous ordres d'assistance à maîtrise d'ouvrage lui permettant d'assurer la qualité des prestations qu'ils dirigent tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier que technique.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- Les activités et prestations nécessaires au rendu compte de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.

Par ailleurs, conformément aux décisions du 4 avril 2002 susvisées, les études des maîtres d'ouvrage permettront d'apporter un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la grille RER E intégrant la nouvelle gare, les adaptations rendues utiles de l'offre sur les autres modes, les charges afférentes qui serviront de base à la contractualisation avec le STIF, la mise à jour des paramètres socio-économiques qualifiant l'intérêt de l'opération.

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée contractuelle de réalisation des études objet de la présente convention est fixée à 15 mois à compter de sa notification par le STIF.

Le calendrier prévisionnel établi par les maîtres d'ouvrage est joint en annexe 3.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES

Le coût prévisionnel des études objets de la présente convention est établi à 4 000 000 € HT courants décomposés comme suit :

	RFF	SNCF	Total
Frais de maîtrise d'ouvrage	219 000	97 000	316 000
Frais de maîtrise d'œuvre	3 431 000	253 000	3 684 000
Total	3 650 000	350 000	4 000 000

Ce montant est forfaitaire : il n'est ni actualisable ni révisable.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1. Engagement des financeurs

Les financeurs s'engagent à financer le programme fixé à l'article 3 à hauteur du montant indiqué à l'article 5 selon le plan de financement précisé ci-après.

6.2. Plan de financement

Les prestations objets de la présente convention sont financées sous forme de subventions d'investissement :

- à 70%, soit 2 800 000 €HT, par la Région Ile de France ;
- à 30%, soit 1 200 000 €HT, par l'Etat.

ARTICLE 7. ECHEANCIERS FINANCIERS

7.1. Echéancier des autorisations de programme

L'affectation et l'échelonnement prévisionnel des autorisations de programme budgétaire à individualiser par les financeurs figurent en annexe 3.

Les financeurs se réservent le droit de notifier aux maîtres d'ouvrage leurs autorisations de programme de façon anticipée par rapport à ce calendrier.

Par ailleurs, les financeurs peuvent attribuer aux maîtres d'ouvrage des autorisations de programme dépassant les besoins exprimés par la présente convention. Les autorisations de programme qui ne seraient pas engagées peuvent être maintenues au bénéfice des maîtres d'ouvrage dans la perspective des phases ultérieures de l'opération.

7.2. Echéancier des dépenses du maître d'ouvrage

L'échelonnement prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage s'établit selon les tableaux figurant en annexe 3. Les montants indiqués sont établis en euros courants.

ARTICLE 8. MODALITES D'AFFECTATION DES CREDITS DE PAIEMENT

8.1. Crédits de paiement

Les maîtres d'ouvrages procéderont suivant les modalités en vigueur pour les appels de fonds auprès de la Région et de l'Etat.

NB : pour les appels auprès de la Région, le cumul des versements sera effectué suivant la décision du CR 140-07.

Dans un but de simplification les appels de fonds se feront pour les 2 financeurs sur certificat d'avancement visé par le directeur d'opération. Le certificat d'avancement comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des prestations réalisées.

Le versement du solde interviendra après réception de l'ensemble des pièces mentionnées à l'article 11.

8.2. Versement et règlement

Le versement des montants de subvention dus aux maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de l'appel de fonds (utilisation d'un courrier recommandé avec accusé de réception).

A défaut de paiements aux dates prévues, les maîtres d'ouvrage présenteront au comité de suivi de la convention de financement l'évaluation du préjudice financier qu'ils estimeront avoir subi. Le comité de suivi définira, le cas échéant, les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

8.3. Bénéficiaire des subventions

Sur présentation d'un appel à subventions, les participations et les subventions sont versées :

- à RFF sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant (virement bancaire portant, dans son libellé, le numéro de référence de la facture) :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30003	03620	00 020 062 145	94

- à la SNCF sur le compte ouvert au nom de la SNCF à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00064	00 000 062 385	95

ARTICLE 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

9.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir directement dans leurs écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention. Ces écritures identifient les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

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

9.2. Instances de suivi et de concertation

Les maîtres d'ouvrage rendront compte de leur activité devant les instances définies ci-après.

Les prestations objets de la présente convention font l'objet d'un suivi technique et financier dans le cadre :

- Des commissions de suivi présidées par le STIF, préalables à la présentation de l'avant-projet de l'opération à son Conseil ;
- Des comités techniques de suivi présidés par le STIF préparant les travaux de la commission de suivi ;
- Des comités de suivi de la présente convention de financement réunissant les seules parties à la convention et chargés d'en suivre et d'en contrôler l'exécution.

9.2.1. Commission de suivi

Une commission de suivi des études d'avant-projet est mise en place sous la présidence du STIF.

Elle réunit sous l'égide du Président du STIF :

- le Préfet Directeur Régional de l'Équipement ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Maire de Paris ou ses représentants ;
- le Président de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune ou ses représentants ;
- les Maires des communes de Saint-Denis et Aubervilliers ou leurs représentants ;
- les Maires des 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris ou leurs représentants ;
- Les Présidents de RFF et de la SNCF ou leurs représentants ;
- La Directrice Générale du STIF ou ses représentants.

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

Les maîtres d'ouvrage participeront à la préparation des documents de présentation et les rapports d'étape.

La commission de suivi aura à se prononcer sur les orientations de l'opération en termes notamment de coûts, de délais de réalisation, de phasage et plus généralement sur l'ensemble des éléments de programme que les maîtres d'ouvrage entendent intégrer à l'opération.

La commission de suivi pourra se réunir le cas échéant dans les premiers mois suivant l'engagement des études et à chaque étape de choix majeur. Elle sera consultée préalablement à la présentation de l'avant-projet aux instances du STIF

Le compte-rendu des réunions correspondantes sera établi par le STIF.

Les maîtres d'ouvrage devront prendre en compte les décisions de la commission de suivi dans les études d'avant-projet dont ils ont la charge par la présente convention.

9.2.2. Comité technique

Des réunions à caractère technique seront organisées notamment pour analyser certains points particuliers, suivre le déroulement technique des études et préparer les réunions de la commission de suivi. Les comptes-rendus de ces comités sont assurés par les services du STIF.

Sous la présidence du représentant du STIF, le comité technique réunit :

- les services concernés de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France ;
- les services concernés du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services concernés de la Ville de Paris, y compris ses filiales concernées par l'opération ;
- les services concernés de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune ;
- les services des maîtres d'ouvrage
- les services concernés du STIF.

D'autres services intéressés à l'opération peuvent le cas échéant participer au travail du comité technique.

Les maîtres d'ouvrage assureront la préparation des documents de présentation et les rapports d'étape nécessaires au bon déroulement du comité technique.

9.2.3. Comité de suivi de la convention de financement

Afin d'assurer le suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la présente convention, il est institué un comité de suivi de la convention de financement auprès duquel les maîtres d'ouvrage rendent compte de l'avancement de l'opération et de la consommation des crédits.

Ce comité, co-présidé par les financeurs, réunit :

- les services concernés de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France ;
- les services concernés du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services des maîtres d'ouvrage ;
- les services concernés du STIF

Le secrétariat en est tenu par le STIF. Il se réunit sur demande exprès de l'un de ses membres auprès du STIF.

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au comité de suivi de la convention de financement, sur la demande d'un de ses membres, tous les documents relatifs à l'opération dont ils disposent et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds à des experts désignés, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

9.3. Contrôle spécifique exercé par le STIF

En application de l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005, le STIF veille à la cohérence des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile de France et assure leur coordination. A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

Dans ce cadre, des mesures particulières de suivi des études objet de la présente convention sont mises en place en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Le STIF s'assurera ainsi notamment :

- de l'exhaustivité du programme développé dans l'avant-projet au regard des objectifs alloués à l'opération ;
- de la suffisante qualité du niveau d'étude apporté par les maîtres d'ouvrage permettant in fine de fixer un coût d'objectif et les échéances de réalisation ;
- d'un niveau d'étude suffisant permettant d'établir les charges prévisionnelles d'exploitation du service prolongé ainsi que les charges afférentes à la réorganisation des autres modes.

A cet effet, les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au STIF, à sa première 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 (programmes fonctionnels, plans, notices techniques, estimations détaillées, avant-métrés).

Pour la mise en œuvre de ces mesures, le STIF est légitimement représenté par son directeur des projets d'investissement.

9.4. Intervention d'experts

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

ARTICLE 10. MODIFICATION DU PERIMETRE DES ETUDES

Toute modification du périmètre des études considérée comme significative selon l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement par rapport au périmètre initial tel que défini à l'article 3 fait l'objet d'un accord avec les financeurs, formalisé à travers un avenant à la présente convention, indiquant toutes

les conséquences notamment en matière de coûts, de répartition des financements et de délai de ces modifications.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes de tiers, ne modifiant pas leur aptitude à répondre aux besoins exprimés à l'article 3. Les éventuels surcoûts sont à la charge des demandeurs.

ARTICLE 11. ACHEVEMENT DES ETUDES

Après achèvement des études, les maîtres d'ouvrage adressent :

- aux co-signataires : le dossier d'avant projet administratif visé à l'annexe 2 de la décision 7452 du 4 avril 2002 susvisée ;
- au STIF : 2 exemplaires l'avant-projet technique tous corps d'état qu'il aura constitué comprenant les notices techniques, les programmes fonctionnels, les dossiers des plans à une échelle adaptée, les estimations détaillées.

ARTICLE 12. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF pour une durée maximale de 36 mois.

Elle expire après la réalisation des trois étapes suivantes :

- Réception de l'avant-projet administratif par les financeurs et le STIF ;
- Réception en outre par le STIF de l'avant-projet technique ;
- Solde des paiements constatés par la Région Ile de France, l'Etat et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan financier récapitulatif des dépenses.

ARTICLE 13. RESILIATION DE LA CONVENTION

Les personnes publiques (Région Ile de France, Etat et STIF), qui sont parties à cette convention, peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement, total ou partiel, de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

ARTICLE 14. LITIGES

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

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

Fait en quatre exemplaires originaux.

<p>Le Préfet de Région Ile de France</p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>
<p>La Directrice Générale du STIF</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Le Directeur Régional Ile de France de RFF</p> <p>Bernard CHAINEAUX</p>
<p>Le Directeur Délégué Transilien de la SNCF</p> <p>Christian COCHET</p>	

LISTE DES ANNEXES (NON CONTRACTUELLES)

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des études

Annexe 3 : Echéanciers financiers prévisionnels

Annexe 1 – Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage (directeur d'opération) : Alain SAILLARD
RFF – Direction régionale Ile de France
87-89 quai Panhard et Levassor
75214 PARIS cedex 13

Maître d'œuvre (Chef de Projet) : Claude HURAND
SNCF – Centre Ingénierie Nord Paris
162 rue du Faubourg Saint-Martin
75475 PARIS cedex

Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage (directeur d'opération) : Jacques TRIBOUT
SNCF – Direction Transilien
Tour Paris-Lyon
209-211 rue de Bercy
75585 PARIS cedex 12

Maître d'œuvre (Chef de Projet) : Claude HURAND
SNCF – Centre Ingénierie Nord Paris
162 rue du Faubourg Saint-Martin
75475 PARIS cedex 10

Annexe 2 - Calendrier prévisionnel des études

Activité	Durée	M1 M2 M3 M4 M5 M6 M7 M8 M9 M10 M11 M12 M13 M14 M15														
		Durée totale AVP : 15 Mois														
AVP FOIE - EVANGILE		←-----→														
Données d'entrée complémentaires	4 M															
Mise à jour et validation du programme	1 M															
Etudes techniques AVP	10 M															
Validation AVP par MOAs et STIF	4 M															

Annexe 3 : Échéanciers financiers prévisionnels

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
État	105 000	0	0	105 000
Région	245 000	0	0	245 000
Total	350 000	0	0	350 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
Dépenses	350 000	0	0	350 000
État	105 000	0	0	105 000
Région	245 000	0	0	245 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
État	1 095 000	0	0	1 095 000
Région	2 555 000	0	0	2 555 000
Total	3 650 000	0	0	3 650 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE RFF

M€ courants	2009	2010	2011	TOTAL
Dépenses	3 650 000	0	0	3 650 000
État	1 095 000	0	0	1 095 000
Région	2 555 000	0	0	2 555 000



**CONVENTION DEFINISSANT LES REGLES D'ORGANISATION DE
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE « UNIQUE » EXERCEE PAR RFF DANS
LE CADRE DES ETUDES AVP DE LA GARE EVANGILE**

Entre les partenaires ci-dessous :

La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), Établissement Public à caractère Industriel et Commercial, dont le siège est 34 rue du commandant Mouchotte 75 669 Paris Cedex 14, enregistré au RCS de Paris sous-le n° B 552 049 447, représenté par le Directeur Délégué Transilien, **Monsieur Christian COCHET**,

Réseau Ferré de France (RFF), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du commerce de Nanterre, sous le n° B 412 280 737, dont le siège social est 92, avenue de France, 75 648 PARIS CEDEX 13, représenté par le Directeur Régional Île de France, **Monsieur Bernard CHAINEAUX**,

Est arrêté et convenu ce qui suit :

PREAMBULE :

Le projet EOLE – Évangile consiste en la création d'une nouvelle gare sur le RER E à proximité du croisement de la rue d'Aubervilliers et de la rue Gaston Tessier dans le 19ème arrondissement, à la limite du 18ème arrondissement.

Par délibération n° XXX du 11/02/2009, le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe du projet de gare EOLE-Evangile.

Compte tenu de la forte imbrication des ouvrages susceptibles d'appartenir à RFF et à la SNCF et compte tenu, à ce stade d'avancement des études, de la difficulté à définir parfaitement la frontière entre les périmètres respectifs de RFF et de la SNCF, il est apparu nécessaire de faire réaliser les études d'avant projet de ces ouvrages par un seul maître d'ouvrage. Les périmètres respectifs des différents maîtres d'ouvrage ainsi que la propriété des ouvrages seront définis en fin d'avant projet.

En conséquence de quoi, il a été convenu ce qui suit.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet, en application de l'article 2 – paragraphe 2 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, de désigner RFF comme maître d'ouvrage unique pour les études d'avant projet des ouvrages compris dans le périmètre défini à l'article 2.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE EXERCÉE PAR RFF

Le périmètre de la maîtrise d'ouvrage unique exercée par RFF comprend l'ensemble des ouvrages de génie civil et des équipements de la gare, à l'exception des équipements SNCF Transilien définis dans le programme des équipements de la gare utilisé pour les estimations du Schéma de Principe.

Toute modification du périmètre d'étude et d'éléments de programme précités à l'initiative de l'une ou l'autre des parties donnera lieu à l'établissement d'un avenant portant à la fois sur les études et leur financement.

ARTICLE 3 : MODIFICATIONS DU PROGRAMME ET MAITRISE DU COUT**3.1 Définition du programme et de l'enveloppe financière:**

Le programme général est conforme au Schéma de Principe.

La SNCF communiquera à RFF, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, le programme détaillé des équipements nécessaire à la réalisation des études AVP concernant les ouvrages visés à l'article 2, pour assurer la parfaite intégration de ces équipements à la conception des ouvrages.

L'enveloppe financière est définie en annexe 1 conformément aux estimations du Schéma de Principe.

3.2 Proposition de modification de programme :

Toute proposition de modification de programme ou de modification d'un élément du Schéma de Principe sur le périmètre défini à l'article 2 présentée par l'une des parties devra faire l'objet d'une validation conjointe de RFF et de la SNCF, après avoir recueilli l'accord du STIF et des financeurs. Elle fera l'objet d'une fiche de demande de modification de programme (annexe 3) que RFF, en tant que maître d'ouvrage unique, transmettra au maître d'œuvre pour qu'il en évalue les impacts techniques, fonctionnels, financiers et temporels.

En fonction de ces impacts, notamment économiques, RFF et la SNCF évalueront conjointement avec le STIF et les financeurs l'opportunité de maintenir la modification de programme dans l'AVP.

ARTICLE 4 : REALISATION DES ETUDES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE DE RFF :

4.1 Passation des marchés :

Les marchés nécessaires à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par RFF seront passés conformément aux règles qui lui sont applicables.

4.2 Etudes de conception des ouvrages projetés :

Les études réalisées dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage unique feront l'objet d'une commande réalisée par RFF. Les dépenses correspondantes sont réglées par RFF en phase Avant Projet, RFF appelant les fonds nécessaires auprès de financeurs.

RFF, maître d'ouvrage « Unique » sera l'interlocuteur privilégié du maître d'œuvre.

Au cours des études, RFF invitera la SNCF à des réunions techniques avec la maîtrise d'œuvre pour ajuster, si besoin, des éléments de conception afin d'assurer l'intégration des équipements SNCF Transilien.

RFF communiquera à l'issue de la phase AVP les dossiers d'études produits par le maître d'œuvre et organisera une réunion de présentation. La SNCF disposera alors d'un délai de 20 jours ouvrés (hors mois d'Août) à compter de la réception des documents concernés pour étudier le dossier. Une réunion, réalisée à l'initiative de RFF, permettra la validation définitive de ce dossier.

ARTICLE 5 – IMAGE ET COMMUNICATION

RFF et la SNCF veilleront à une stricte égalité de traitement en termes d'image d'entreprise. Pendant toute la durée de la convention, toute communication à l'extérieur se fera en coordination entre RFF et la SNCF et en respectant la double image SNCF / RFF.

ARTICLE 6 : ENTREE EN VIGUEUR ET TERME DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur à compter de la plus tardive des dates de signature par les parties.

Elle prendra fin à la signature de la convention de financement après l'approbation de l'AVP ministériel ou à la date de résiliation. Une nouvelle convention sera établie pour les phases « PRO » et « REA ».

ARTICLE 7 : RESILIATION

La présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les parties de l'une ou l'autre de leurs obligations résultant de son application.

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, par courrier 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 ou à un motif d'intérêt général.

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 8 : REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'efforceront de résoudre à l'amiable tout différend qui pourrait s'élever entre elles à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

Faute d'y parvenir, les litiges seront portés devant le Tribunal Administratif de Paris.

Fait à Paris, en deux exemplaires originaux,

SNCF

Le Directeur Délégué Transilien,

RFF

Le Directeur Régional Ile de France,

Monsieur Christian COCHET

Monsieur Bernard CHAINEAUX

ANNEXES

- 1- Coûts estimatifs du périmètre de maîtrise d'ouvrage objet de la convention
- 2- Fiche de modification de programme
- 3- Personnes mandatées par les maîtres d'ouvrage pour le représenter dans l'exécution de cette convention

ANNEXE 1 – Coûts estimatifs des périmètres de maîtrise d’ouvrage

Le tableau ci-dessous est élaboré selon les estimations du Schéma de Principe aux conditions économiques de 01/2008. Ces coûts intègrent PAI et forfaits MOE et MOA.

M€	Répartition de coûts selon le Schéma de Principe	Répartition de coûts résultat de la convention de MOA unique
SNCF	9,3	4,2
RFF	120,5	125,6
Total	130	130

Ces coûts seront ajustés avec les études d’avant projet.