



**CONVENTION DE FINANCEMENT TRANCHE B DU REAMENAGEMENT
DES QUAIS ET DE LA SIGNALISATION**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Projet Etat- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la décision du conseil du STIF n° 2003/7791 du 1^{er} octobre 2003 relative à la prise en considération du schéma directeur de la ligne RER B ;
- VU** la décision du conseil du STIF n° 2006/0782 du 20 septembre 2006 relative à l'approbation du schéma de principe modificatif du projet RER B Nord + ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2006/0790 du 20 septembre 2006 relative à l'approbation de l'avant-projet RER B NORD + Réaménagement du terminus de Mitry-Claye ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n° 2008/0135 du 14 février 2008 relative à l'approbation de l'avant-projet RER B NORD+ Réaménagement des quais et de la signalisation ;
- VU** la délibération du conseil du STIF n°2008/ relative au budget primitif 2009,
- VU** le rapport n° 2009/0122;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 9 février 2009, et de la commission économique et tarifaire du 4 Février 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de participer au financement de la tranche B du réaménagement des quais et de la signalisation, dans le cadre du schéma de principe du RER B Nord +, pour un montant global estimé à 40,972 M€ aux conditions économiques de janvier 2006, soit estimé à 52 M€ en euros courants.

ARTICLE 2 : de financer ces investissements à hauteur de 50%, soit 20,486 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 3 : d'actualiser à 30 M€, dans le cadre de la décision modificative n°1 au budget 2009, le montant de l'autorisation de programme votée à ce titre en 2008.

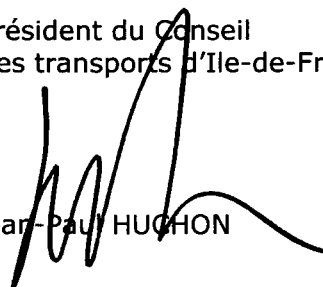
ARTICLE 4 : d'approuver la convention de financement entre le STIF, l'Etat, la Région Ile-de-France, RFF et la SNCF et habiliter la directrice générale à la signer.

ARTICLE 5 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

ARTICLE 6 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Jean-Paul HUCHON



CONVENTION

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

RER B NORD + REAMENAGEMENT DES QUAIS ET DE LA SIGNALISATION

Tranche B

* * *

Version	date	auteur	commentaires
1	09/12/08	gl	
2	06/01/09	gl	suite cosu du 06/01/09
3	13/01/09	RFF ds	
4	14/01/09	gl	Participation RFF
5	19/01/09	RFF ds	
6	22/01/09	gl	Mofif 9.3
7	23/01/09	gl	Modif 9.3
8	28/01/09	SNCF RFFgl	Modif 5; 7.2; 9.3 Modif 9.4

Entre,

En premier lieu,

l'Etat, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

la Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,

la SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

le Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2009/... du Conseil du STIF en date du 11 février 2008,

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice et financeur.

Vu le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « RER B Nord+ » approuvé le 20 septembre 2006,

Vu l'avant-projet partiel de l'opération « Réaménagement des quais et de la signalisation » approuvé par le Conseil du STIF le 14 février 2008,

Vu l'avant-projet partiel de l'opération « Réaménagement du terminus de Mitry-Claye » approuvé par le Conseil du STIF le 20 septembre 2006,

Vu les conventions de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, RFF, la SNCF et le STIF fixant les engagements des financeurs de l'opération RER B NORD + sur les tranches fonctionnelles 1 et 2 « Réaménagement du terminus de Mitry-Clayes » ainsi que la tranche fonctionnelle A « Réaménagement des quais et de la signalisation », notifiées respectivement le 6 juillet 2007, le 10 septembre 2007 et le 20 octobre 2008,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le réaménagement des quais et de la signalisation fait partie de l'opération RER B Nord + qui vise à supprimer les contraintes d'exploitation structurelles qui pèsent quotidiennement sur la qualité de l'exploitation et rendent difficile l'obtention d'une qualité de service satisfaisante. Le projet RER B Nord + consiste à faire circuler les trains du RER B sur deux voies qui leur seront réservées. Cette réorganisation de la gestion des flux offre par ailleurs l'opportunité de restructurer la desserte, notamment en heure de pointe.

Ce projet a fait l'objet d'une inscription au contrat de projets Etat Région 2007-2013 à l'article 5 (contribuer à l'accessibilité) pour un montant de 260.5 M€ (CE 01/06), répartis entre Etat (65,0), Région (65,5) RFF et autres (130,0). Compte tenu des financements acquis dans le contrat de plan précédent (10 M€ Etat et 9,5 M€ Région), le contrat de projet fait apparaître un montant supérieur à celui du schéma de principe RER B Nord +, tel qu'approuvé par le STIF. L'utilisation de cette différence est prévue par l'Etat et la Région pour la résorption de points noirs bruits.

Une première partie du projet, le réaménagement du terminus de Mitry-Claye, actuellement en cours de réalisation, a fait l'objet d'un Avant-Projet et de deux conventions afférentes susmentionnés.

La seconde partie du projet comprend le réaménagement des quais et de la signalisation.

Le plan de financement de l'ensemble de l'opération, d'un coût objectif finalement arrêté à 249,146 M€ janvier 2006 (avec option extension des abris de quais [voir plus bas]), s'établit de la façon suivante :

- Pour la première partie « réaménagement du terminus de Mitry-Claye » et études antérieures (rappel):

M€ CE 01/2006	TOTAL	ETAT	RIF	STIF*
Etudes antérieures à l'AVP	2,080	1,04	1,04	
TF1	8,266	4,133	4,133	
TF2	54,819	12,765	12,765	29,289
TOTAL	65,165	17,938	17,938	29,289

- Pour la seconde partie « réaménagement des quais et de la signalisation »

M€ CE 01/2006	TOTAL	ETAT	RIF	STIF*	RFF
Etudes antérieures et AVP RFF déjà subventionnées	5,822	2,941	2,941		
TA	137,187	34,297	34,297	68,593	
TB	40,972	10,243	10,243	20,486	
<i>Dont Option extension des abris de quais</i>	<i>7,644</i>	<i>1,911</i>	<i>1,911</i>	<i>3,822</i>	
Montant TOTAL Projet	183,981				

(1) dont 60 M€ au titre de sa délibération du 1er Octobre 2003 et un apport supplémentaire justifié, le cas échéant par la stabilité des péages malgré la desserte omnibus prévue à l'AVP (cf. réflexions en cours entre RFF et l'Etat sur l'évolution des péages ferroviaires à la suite du rapport IGF/CGPC)

La seconde partie est réalisée en deux tranches comprenant :

En tranche A :

- Etudes PROjet et DCE de l'ensemble du projet RER B Nord+ Réaménagement des quais et de la signalisation
- Redécoupage du block Paris/Aulnay et Aulnay CDG
- 3 eme voie du PIEX (Parc des expositions)
- IPCS sur la branche Aulnay/CDG.
- Rehaussement des quais sur les branches Aulnay/Mitry et Aulnay/CDG y compris la gare d'Aulnay.

Nota 1: Le rehaussement des quais inclut les mesures conservatoires pour réaliser l'option d'extension des abris de quais.

Nota 2 : La création de la 3eme voie du PIEX devra être compatible avec la réalisation ultérieure de deux tiroirs d'arrière gare situés au Nord de la gare du PIEX.

En tranche B :

- Etudes non réalisées en tranche A
- Renforcement de la sous-station de Mitry
- Rehaussement des quais du tronc commun Paris /Aulnay (hors gare d'Aulnay)
- Option d'extension des abris de quais

La fonctionnalité et les améliorations complètes attendues ne seront effectives qu'à l'issue de la tranche B.

Les dépenses afférentes à l'opération aux conditions économiques de janvier 2006 s'élèvent à 183,981 M€ dont 5,822 M€ d'études antérieures et AVP sous MOA RFF déjà subventionnées.

La présente convention a pour objet d'établir les modalités de financement de la tranche B d'un montant de 40,972 M€ (CE 01/2006, sur les périmètres RFF+SNCF).

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 « RER B NORD+ – Réaménagement des quais et de la signalisation ».

La présente convention présente les deux tranches de l'opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche B selon le plan de financement détaillé à l'article 7.2.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération les concernant tels que définis dans l'avant-projet visé ci-dessus et pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre.

Le régime institué par la présente convention est également soumis, sauf disposition contraires explicites, à celui institué par la convention notifiée le 20 octobre 2008 appelée « Tranche Fonctionnelle A »

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

« RER B NORD + Réaménagement des quais et de la signalisation »

avec, si nécessaire le cas échéant, la mention

« Tranche Fonctionnelle B »

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGES

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national ; la SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et la SNCF.
Leur périmètre respectif d'intervention est décrit à l'article 3.

2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Après concertation et agrément des maîtres d'ouvrages, et par délibération du Conseil le 20 septembre 2006, le STIF a désigné RFF en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

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

3.1. Maîtres d'ouvrage

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, tels que définis dans le dossier d'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF du 14/02/2008.

En tant que maîtres d'ouvrage, RFF et la SNCF sont notamment responsables, chacun 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 et du coût d'objectif défini à l'article 5,
- ✓ du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8.

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

3.1.1. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de RFF

RFF assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Le redécoupage du block (y compris les modifications du KCV-p) sur le tronçon commun Paris/Aulnay et la branche Aulnay/CDG
- La réalisation d'une troisième voie en gare du PIEX
- La création d'installations permanentes de contre-sens entre Aulnay et CDG1
- Le réhaussement des quais des gares (hors gare de Mitry)
- Le renforcement de la sous-station de Mitry

3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF

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

- Les installations d'informations fixes et dynamiques des quais
- Les installations de confort et de sûreté des voyageurs sur les quais
- Les installations d'équipement agent seul

3.2. Maître d'ouvrage coordinateur

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

Sa mission consiste à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d'ouvrage.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 3 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

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

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service de l'ensemble du projet RER B Nord + est fixée à 58 mois (selon le planning annexé) à compter de la notification de la convention de financement tranche A "RER BN+ Réaménagement des quais et de la signalisation", sous réserve de la mise en place, dans les temps prévus, des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 3, 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 ET COUTS D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE

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

5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à l'opération sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Elles s'élèvent à **183, 981 M €** (CE 01/2006) pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre, dont 40,972 M€ (CE 01/2006) faisant l'objet de la présente convention et 5,822 M€ (CE 01/2006) (5,822 M€ part RFF et 0 M€ part SNCF) au titre des études AVP qui sont déjà subventionnées par l'Etat et la Région.

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.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 13 ci-après.

Cette estimation comprend une enveloppe spécifique de 7,65 Meuros CE 01/2006 destinée à financer l'extension des abris de quais les plus utilisés afin de favoriser la régularité. Ce programme de travaux est une option au programme de base, il ne pourra être engagé qu'après consultation du comité de suivi (prévu à l'article 13.1), au regard :

- d'un constat de contrôle avéré de respect du coût d'objectif global de l'opération RER B Nord +
- de la confirmation du respect de son estimation propre.

Ce comité de suivi devra se tenir dans les deux ans environ suivant la notification de la convention tranche fonctionnelle A soit avant le 20 octobre 2010.

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 RFF

Le coût d'objectif de l'opération de RFF est celui inscrit dans l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF et actualisé aux conditions économiques de janvier 2006. Il est fixé à 167,307 M€ pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre dont 36,373 M€ faisant l'objet de la présente convention tranche B.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

- Travaux (*) :	115,070 M€
- Provision pour aléas et imprévus :	22,633 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre :	21,041 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage :	6,090 M€
- Communication et CSPS :	<u>2,473 M€</u>
Total	167,307 M€

(*) Ces postes seront sous-détailés ultérieurement par le représentant de chaque maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage proposé qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous-découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.

5.4 Coût d'objectif de la SNCF

Le coût d'objectif de l'opération de la SNCF est le montant de son opération inscrite dans l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF et actualisé aux conditions économiques de janvier 2006. Il est fixé à 16,674 M€, pour autant que les 2 tranches soient réalisées à la suite immédiate l'une de l'autre dont 4,598 M€ faisant l'objet de la présente convention tranche B.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

- Travaux (*) :	12,254 M€
- Provision pour aléas et imprévus :	1,225 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre :	2,022 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage :	0,775 M€
- Communication et CSPS :	<u>2,473 M€</u>
Total	16,674 M€

() Ces postes seront sous-détaillés ultérieurement par le représentant de chaque maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous-découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.*

ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES

Le projet est divisé en deux tranches distinctes

Le coût de la tranche B est défini ci-dessous ; le plan de financement est défini à l'article 7 ci-après.

Le coût de la tranche B est de 40,971 Meuros aux conditions économiques de janvier 2006.

6.1. Tranche B:

Pour RFF, le montant de la tranche B s'élève à **36,373 M€** (CE 01/2006).
Pour la SNCF, il s'élève à **4,598 M€** (CE 01/2006).

6.1.1 Part de la tranche B sous la maîtrise d'ouvrage de RFF

		k€ CE 01/2006	k€ courants
1	Acquisitions	575	713
2	Travaux	26 659	33 055
	<i>Quais : Tronc commun : Paris Aulnay</i>	<i>10 213</i>	<i>12 663</i>
	<i>Sous station de Mitry</i>	<i>8 298</i>	<i>10 289</i>
	<i>Qualité environnementale : Base TFB</i>	<i>2 755</i>	<i>3 416</i>
	<i>Extension des abris de quais TB</i>	<i>5 393</i>	<i>6 687</i>
3	Provisions pour risque	5 923	7 343
4	MOE	2 384	2 956
5	Autres dépenses de MOA		
	Agent foncier	55	69
6	MOAD	546	678
7	MOA RFF	230	285
	Total :	36 373	45 099

6.1.2 Part de la tranche B sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF

		k€ CE 01/2006	k€ courants
1	Acquisitions		
2	Travaux	3 577	4 524
	<i>Quais : Tronc commun : Paris Aulnay</i>		
	<i>Paris-Nord</i>	<i>11</i>	<i>14</i>
	<i>La Plaine Stade de France</i>	<i>66</i>	<i>83</i>
	<i>La Courneuve Aubervilliers</i>	<i>890</i>	<i>1 126</i>
	<i>Le Bourget</i>	<i>1 218</i>	<i>1 540</i>
	<i>Drancy</i>	<i>856</i>	<i>1 083</i>
	<i>Blanc Mesnil</i>	<i>536</i>	<i>678</i>
3	Provisions pour risque	358	453
4	MOE	590	746
5	MOA SNCF	73	92
	Total :	4 598	5 815

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE B

7.1. Engagements des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour la tranche B de l'opération et pour un coût total de **40,971 M€** (CE 01/2006).

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

Le STIF souhaite que d'ici la mise en service du projet RER B Nord +, et compte tenu du caractère dédié des voies sur lesquelles sont réservés les sillons, les péages n'augmentent pas au delà des coûts marginaux de gestion et d'entretien de la ligne sous l'effet du nouveau service du RER B tel que figurant à l'AVP et compte tenu des travaux de renouvellement évités dans le cadre de cet AVP. Dans cette perspective, le STIF propose de financer la part qu'aurait pu acquitter RFF sur cette tranche de l'opération en application de ses règles d'intervention (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997).

Lors de la mise en service, le calcul de la capacité d'autofinancement de RFF (calcul article 4) sera effectué en tenant compte de la tarification en vigueur et en fonction du coût effectif des travaux (absence de risque constructeur) ainsi que d'un engagement que prendra le STIF de commander les sillons du RER B, conformément au service prévu au schéma de principe, sur une longue période (absence de risque trafic).

Ce calcul portera sur l'ensemble du projet réalisé (réaménagement du terminus de Mitry-Claye, réaménagement des quais et de la signalisation, tranches A et B)

Le cas échéant, RFF remboursera alors le STIF à concurrence de la capacité d'autofinancement ainsi calculée.

7.2. Plan de financement de la tranche B

Compte tenu des échéanciers de dépenses prévisionnels en euros CE 01/2006 et en euros courants figurant à l'annexe 3, le plan de financement de la tranche B est le suivant (en millions d'euros 2006 et en millions d'euros courants) :

		Financeurs			
		Etat	RIF	STIF ⁽¹⁾	RFF ⁽²⁾
Maîtres d'ouvrage	k€ CE 01/2006	25%	25%	50%	
RFF	36 373	9 093	9 093	18 187	
SNCF	4 598	1 150	1 150	2 298	
total :	40 971	10 243	10 243	20 485	
Maîtres d'ouvrage	k€ courants				
RFF	46 184	11 546	11 546	23 092	
SNCF	5 814	1 454	1 454	2 906	
total :	51 998	13 000	13 000	25 998	

(1) Le STIF apporte 50% du financement de la tranche B afin de permettre une mise en œuvre de cette convention de financement dans les meilleurs délais ; cette modalité ne remet pas en cause le respect du principe de financement global de l'opération RER B N+ tel qu'il apparaît dans le contrat de projet Etat Région signé le 23 mars 2007, soit pour l'ensemble de l'opération RER B N+

	total	ETAT	Région	RFF et autres
CPER 2000/2006	19,5	10	9,5	
CPER 2007/2013	260,5	65	65,5	130
dont au titre de la résorption des PNB	15	7,5	7,5	
Total :	280	75	75	130

(2) Le calcul de la participation de RFF, sera déterminé conformément à l'article 7.1 ci-dessus

La subvention du STIF est forfaitaire et actualisable.

ARTICLE 8. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

8.1. Echancier des autorisations de programme

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

8.2. Echancier prévisionnel des dépenses par maîtres d'ouvrage

Les échanciers joints en annexe 3 évaluent, en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, les dépenses pour chaque maître d'ouvrage.

Les échanciers prévisionnels des dépenses par maître d'ouvrage sont établis en euros constants (CE 01/2006) et en euros courants, sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de janvier 2006 :

- déduit de l'évolution de l'index TP01 pour l'année 2008 et les années antérieures,
- puis de 1,80% par an (prévision de l'indice prix PIB 2006) pour les années suivantes.

8.3. Ajustement des échanciers

Les échanciers prévisionnels pourront être 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.

8.4 Solde

Conformément à l'article 13.1 et suite à l'achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage procédera à la présentation d'un dernier appel de fonds pour règlement du solde.

Chaque maîtrise d'ouvrage présente le relevé des dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

En cas d'écart, les dispositions de l'article 13.1 et 13.2.1 s'appliqueront.

Pour mémoire, le STIF finance à hauteur de 50%, soit 130 M€ (CE 01/06), de l'ensemble de l'opération inscrite au CPER 2007-2013 et fait avance de la participation de RFF. Le remboursement éventuel par RFF d'une partie de cette avance est soumis au conditions de l'article 7.1. Il pourra se faire, le cas échéant, de manière bilatérale entre RFF et le STIF.

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

9.1. Autorisations de programme

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

A défaut, les maîtres d'ouvrage demandent la convocation d'un comité de suivi exceptionnel (voir l'article 10).

9.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article 9-3.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention pourront continuer à être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

9.3. Versement et règlement

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de 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 d'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de RFF et de la SNCF.

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 3 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 principaux travaux réalisés.

Pour les appels de fonds auprès du STIF ils procéderont comme suit :

- premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires obtenu en multipliant par le taux de participation du STIF indiqué à l'article 7.2 :
 - à la date de l'ordre de service de démarrage des travaux, un premier appel de fonds correspondant à 15 % du montant de la phase réalisation en € courants indiqué à l'article 6.1.1 pour RFF et l'article 6.1.2 pour la SNCF
 - ensuite, versements d'acomptes en fonction de l'avancement des travaux, sur la base d'un taux d'avancement des travaux. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération du maître d'ouvrage.

Le cumul des fonds appelés en phase réalisation ne pourra pas excéder 80 % du montant plafonné défini au plan de financement.

- Solde

Après achèvement de l'intégralité des travaux, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement et le cas échéant à la demande des financeurs les factures afférentes à l'opération, auquel sera ajouté le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF révisé à la date de présentation du solde

Sur la base de celui-ci, les maîtres d'ouvrage procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

9.4. Bénéficiaires et facturation

Les participations et 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 :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

Le paiement est effectué à RFF par virement bancaire portant, dans son libellé, le numéro de référence de la facture.

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 : 30001

Code guichet : 00064

N° de compte : 000000 6 2385

Clé : 95.

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

Parties	Coordonnées
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12
RFF	Direction financière 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun à l'ensemble des conventions de financements relatives à l'opération « RER B Nord+ ».

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 11 ou sur demande d'un signataire.

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

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

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

Le compte-rendu comporte :

- 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 restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

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

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

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

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

11.2. Information

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

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

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions techniques de l'avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.3 et 5.4, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

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

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

11.4. Intervention d'experts

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

ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5. Pour permettre cette comparaison, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de janvier 2006, selon les modalités de l'article 5.2. Il s'engage aussi, à partir de la décision unanime du comité de suivi de lancement du programme de travaux correspondant mentionné au dernier alinéa du 5.1, sur le respect du coût d'objectif spécifique concernant l'extension des abris filants pour un montant de 7,65 Meuros CE 01/2006.

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

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

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

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

13.2. Modalités de modification du coût d'objectif

13.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées et en premier lieu le non lancement du programme spécifique d'extension d'abris filants mentionné au dernier alinéa du 5.1, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments

transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

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

Les financeurs spécifient en tout état de cause qu'ils n'entendent pas prendre en charge le moindre dépassement par rapport au coût d'objectif de 7,65 M€ CE 01/2006 mentionné au dernier alinéa du 5.1 et concernant le programme spécifique d'extension des abris filants de quai. La SNCF s'engage pour sa part à prendre en charge, le cas échéant, le dépassement avéré de l'extension des abris de quais par rapport au coût d'objectif de 7,65 M€ CE 01/2006 et à régler RFF des dépenses supportées au titre de ce dépassement.

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

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

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

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

13.2.2. Diminution du coût d'objectif

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

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

13.3. Modalités de modification des délais

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

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