

Délibération n° 2013/173
Séance du 10 juillet 2013

SCHEMA DIRECTEUR DU RER A
AMENAGEMENT DES GARES RESEAU RATP
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES PRELIMINAIRES

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 Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- 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 Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du conseil du STIF n°2012/0163 du 6 juin 2012 relative à l'approbation du schéma directeur du RER A ;
- VU** la convention particulière transport 2011-2013 Etat-Région, signée le 26 Septembre 2011 ;
- VU** le rapport n° 2013/173 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 07 juin 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement relative aux études préliminaires d'aménagement des gares RATP du RER A, pour un montant de 4,154 M€ HT courants ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 4 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

Accusé de réception en préfecture
N° 20130710-2013-173-DE
Date de télétransmission : 12/07/2013
Date de réception préfecture : 12/07/2013

Jean-Paul HUCHON

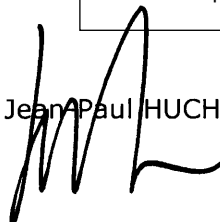


Schéma Directeur du RER A

Convention de financement des études préliminaires
des gares du Schéma Directeur du RER A
Réseau RATP

<u>1</u>	<u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u>	<u>6</u>
<u>2</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>6</u>
2.1	DÉFINITIONS ET CONTENU DE L'ÉTUDE.....	7
2.1.1	LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION	7
2.1.2	LES DOSSIERS D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES.....	8
2.2	CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES.....	9
<u>3</u>	<u>RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>9</u>
3.1	L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	9
3.2	LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES	10
3.3	LES FINANCEURS.....	10
3.3.1	IDENTIFICATION	10
3.3.2	ENGAGEMENTS.....	10
<u>4</u>	<u>MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	<u>10</u>
4.1	ESTIMATION DU COÛT DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRE	10
4.2	COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	11
4.2.1	TABLEAU DE SYNTHÈSE DE RÉPARTITION DES COÛTS.....	11
4.2.2	COÛTS DÉTAILLÉS	12
4.3	PLAN DE FINANCEMENT	12
4.4	MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA RÉGION13	
4.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES.....	13
4.4.2	VERSEMENT DU SOLDE.....	14
4.4.3	PAIEMENT POUR LA RATP	14
4.4.4	BÉNÉFICIAIRE ET DOMICILIATION	14
4.5	CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION16	
4.6	COMPTABILITÉ DU BÉNÉFICIAIRE	16
<u>5</u>	<u>MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	<u>16</u>
<u>6</u>	<u>GESTION DES ÉCARTS</u>	<u>17</u>
<u>7</u>	<u>DISPOSITIONS GÉNÉRALES</u>	<u>17</u>

7.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	17
7.2	RÈGLEMENT DES LITIGES	17
7.3	RÉSILIATION DE LA CONVENTION	17
7.4	DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION	18
7.5	MESURES D'ORDRE	18
8	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION</u>	18
8.1	COMITÉ TECHNIQUE	19
8.2	COMITÉ DES FINANCEURS	19
8.3	COMMISSION DE SUIVI	20
8.4	INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI	20
9	<u>PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES.....</u>	21
9.1	DIFFUSION DES ÉTUDES.....	21
9.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	21

Entre,

En premier lieu,

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

- **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président Directeur Général de la RATP, ci-après dénommée la "RATP".
-
-

Ci-après désigné par le maître d'ouvrage.

En troisième lieu,

- le Syndicat des Transports d'Ile de France, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n°2012-0163 du Conseil du STIF en date du 6 juin 2012.

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

Vu le code des transports,

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

Vu la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,

Vu la Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

Vu la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

Vu le décret 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 projets Etat-Région île de France signé le 23 mars 2007

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité de pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports.

Vu le Dossier de schéma directeur du RER A approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2012/0163 du 6 juin 2012,

Il est convenu ce qui suit :

1 Contexte général de l'opération

Le Schéma Directeur du RER A, approuvé par le Conseil du STIF du 6 juin 2012, aborde les enjeux d'amélioration suivants :

- renforcer les performances de la ligne : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation, améliorer l'exploitation commune de la ligne par les opérateurs ;
- améliorer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif ;
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs ;
- améliorer la qualité de service, notamment dans les espaces.

La présente convention finance les études préliminaires des opérations gares retenues au schéma directeur du RER A sur le réseau RATP.

2 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études préliminaires visant à améliorer les gares du RER A,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'études préliminaires,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

« Amélioration des gares du RER A – Études préliminaires - RATP ».

2.1 Définitions et contenu de l'étude

2.1.1 Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit.

2.1.1.1.1 Gare de Vincennes

Création d'un accès supplémentaire depuis chacun des quais afin d'améliorer les conditions d'évacuation de la gare. Cet aménagement nécessitera une concertation du public.

Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces, la visibilité en ville, le confort d'attente et l'information voyageurs.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

Mise en conformité technique (système de sécurité incendie...).

2.1.1.1.2 Gare de Nanterre-Ville

Création d'un accès supplémentaire depuis chacun des quais afin d'améliorer les conditions d'évacuation de la gare. Cet aménagement nécessitera une concertation du public.

Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces, la visibilité en ville, le confort d'attente et l'information voyageurs.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

Mise en conformité technique (système de sécurité incendie...).

2.1.1.1.3 Gare d'Auber

Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces, la visibilité en ville, le confort d'attente et l'information voyageurs.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

Mise en conformité technique (système de sécurité incendie...).

2.1.1.1.4 Gare de Torcy

Création d'un accès supplémentaire depuis chacun des quais afin d'améliorer les conditions d'évacuation de la gare. Cet aménagement nécessitera une concertation du public.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.1.1.5 Gare de Bussy-Saint-Georges

Création d'un accès supplémentaire depuis chacun des quais afin d'améliorer les conditions d'évacuation de la gare. Cet aménagement nécessitera une concertation du public.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.1.1.6 Gare de Chatou - Croissy

Agrandissement de l'accès secondaire menant au quai direction Paris afin de tenir compte de l'évolution des flux. Cet aménagement nécessitera une concertation du public.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.1.1.7 Gare de Rueil Malmaison

Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces, la visibilité en ville, le confort d'attente et l'information voyageurs.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

Mise en conformité technique (système de sécurité incendie...).

2.1.1.1.8 Gare de Neuilly Plaisance

Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces, la visibilité en ville, le confort d'attente et l'information voyageurs.

Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

Mise en conformité technique (système de sécurité incendie...).

2.1.2 Les dossiers d'études préliminaires

Les études préliminaires devront présenter des périmètres distincts, entre ce qui relève de la désaturation des espaces voyageurs, création d'accès secondaire pour la sécurité des espaces, etc., et ce qui relève de l'accessibilité ou de la rénovation des espaces. Cette distinction permettra d'identifier pour les étapes ultérieures les aménagements éligibles aux subventions de l'Etat.

Faisant suite au schéma directeur, l'étude préliminaire a vocation à approfondir et fournir les éléments suivants (à adapter au projet considéré):

- une analyse fonctionnelle, urbanistique, architecturale et technique de la zone considérée par le projet,
- l'établissement d'un programme fonctionnel,
- la proposition d'une ou plusieurs solutions d'ensemble traduisant les éléments majeurs du programme fonctionnel, les faisabilités techniques associées et les dispositions générales techniques envisagées,
- les durées prévisionnelles de réalisation,
- une estimation provisoire du coût prévisionnel des travaux des différentes solutions envisagées.

L'ensemble des études associées sera mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts.

La présente convention **intègre dans son périmètre** :

- la compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités du maître d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration des études préliminaires),
- le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, etc.),
- les activités de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique des ouvrages et équipements,
- les activités nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention,
- la mise à jour et la présentation d'un planning de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service (avec les hypothèses appropriées),
- les concertations et l'initialisation des démarches nécessaires à la réalisation des opérations.

2.2 Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Le délai de réalisation de l'ensemble des études préliminaires est fixé à 18 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

Le planning prévisionnel d'établissement de ces études est joint en annexe 3 à la présente convention.

3 Rôle et engagements des parties

3.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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.

3.2 La maîtrise d'ouvrage des études

Le maître d'ouvrage de l'opération est la RATP.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2145-15 du code des transports.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré dans le cadre de la revoyure de la convention particulière transport par :

- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- la RATP.

La RATP est bénéficiaire des financements versés par les financeurs et ci-après désigné « **le Bénéficiaire** ».

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.2, des études préliminaires, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention.

4 Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût des études préliminaire

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à :

- **4 154 k€ HT courants, valeur de référence 2013, non actualisables et non révisables**

Les montants en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2008, sont également indiqués à l'article 4.2.1 de la présente convention.

4.2 Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage

4.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-1, sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts kEuros constants HT aux CE 01/2008	Coûts kEuros courants, valeur de référence 2013, HT
RATP	3542	4154
TOTAL	3542	4154

4.2.2 Coûts détaillés

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants valeur de référence 2013 des postes nécessaires pour mener à bien ces études préliminaires :

Opérations		Coûts prévisionnels en k€ courant, non actualisables, non révisables
MOA RATP	Auber	1528
	Bussy-Saint-Georges	296
	Chatou	258
	Nanterre Ville	754
	Neuilly-plaisance	219
	Rueil Malmaison	253
	Torcy	248
	Vincennes	598
	Total	4154

4.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, valeur de référence 2013, non actualisables, non révisables.

Opérations d'amélioration du RER A (kEuros courants)				
Montant k€ HT et %				
	État 22,5%	Région 52,5%	RATP 25%	Total
RATP	934,65	2180,85	1038,50	4154
Total	934,65	2180,85	1038,50	4154

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

4.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

A - Versement des acomptes

La demande de versements d'acomptes **auprès de la RATP** comprendra ainsi :

a - Pour la Région :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

b – pour l'Etat :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.2.2, signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

Par ailleurs un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé à l'Etat.

B - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au Bénéficiaire est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme indiqués à l'article 2.1.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le Bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde pour la RATP, se fera sur présentation des factures acquittées.

4.4.3 Paiement pour la RATP

Le versement des montants de subvention appelés par la RATP doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du Bénéficiaire.

4.4.4 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES CALYON
Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 198 757 753
Clé : 47

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpOT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique. Schaeffer@ developpement- durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 annabelle.acharrok@ile defrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 ou 01 58 78 25 12

4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

4.6 Comptabilité du Bénéficiaire

Le Bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Le Bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

5 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

6 Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.3 de la présente convention constitue un plafond global pour le bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

7 Dispositions générales

7.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

7.2 Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher 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 déferés au Tribunal Administratif de Paris.

7.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente 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 signataires sont informés 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 prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire des subventions.

7.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 7.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.1.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2,

et au plus tard le 31 décembre 2017

7.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

8 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de Projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, s'assure notamment du respect, par le maître

d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2.2 et 4.1 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement 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, etc.).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus, des financeurs et du MOA.

8.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et le maître d'ouvrage du projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de trois semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

8.2 Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

8.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études préliminaires.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

8.4 Information hors comité et commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

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

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

9 Propriété, communication et diffusion des études

9.1 Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage et du STIF.

Les résultats des études seront communiqués aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

9.2 Communication des financeurs

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service du projet, à :

- associer les signataires de la présente convention à l'élaboration et la mise en œuvre de la concertation et des actions de communication communes,
- mentionner les financeurs du projet et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle par la présence de leurs logos ou de toute autre information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque signataire puisse valider le plan de communication et les outils.

Les logos des partenaires figureront dans l'ordre suivant : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage, en fonction de l'ordre protocolaire. La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Un comité de communication pourra être constitué, regroupant les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des partenaires, et piloté par le maître d'ouvrage.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

ANNEXE 1 :
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage : département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

ANNEXE 2 :
Echéancier prévisionnel des autorisations de programme
et des dépenses

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS DU MOA

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN K€

€ HT Courants	2013	TOTAL
Etat	934,65	934,65
Région	2180,85	2180,85
RATP	1038,50	1038,50
Total	4154	4154

CALENDRIER DES PAIEMENTS RATP EN K€

	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	400,95	450,45	83,25		934,65
Région	935,55	1051,05	194,25		2180,85
RATP	445,5	500,5	92,5		1038,50
Total	1782	2002	370		4154

ANNEXE 3: Planning prévisionnel

Planning prévisionnel des études de faisabilité des projets gares inscrits au SDLA

	2013				2014				2015			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	★ financement											
AUBER : rénovation de l'ensemble de la gare, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, mise en conformité technique												
BUSSY ST-GEORGES : création d'un accès supplémentaire, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs												
CHATOU-CROISSY : désaturation, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs												
NANTERRE-VILLE : création d'un accès supplémentaire, rénovation de l'ensemble de la gare, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, mise en conformité technique												
NEUILLY-PLAISANCE : rénovation de l'ensemble de la gare, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, mise en conformité technique												
RUEIL-MALMAISON : rénovation de l'ensemble de la gare, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, mise en conformité technique												
TORCY : création d'un accès supplémentaire, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs												
VINCENNES : création d'un accès supplémentaire, rénovation de l'ensemble de la gare, traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, mise en conformité technique												