

**Délibération n°2013/220
Séance du 10 juillet 2013**

**SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD
CONVENTIONS DE FINANCEMENT RELATIVES
AUX ACTIONS DE MOYEN TERME**

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- 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 tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** la délibération n°2011/0907 du STIF du 7 décembre 2011 approuvant les orientations et la convention des études complémentaires pour l'élaboration du Schéma Directeur RER B au sud ;
- VU** la délibération n°2013/026 du STIF du 13 février 2013 demandant la mise en œuvre des premiers éléments du Schéma Directeur RER B Sud ;
- VU** le rapport n°2013/220 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 juillet 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : de valider une troisième convention des études de Schéma de principe et d'Avant-projet pour des actions de moyen terme pour un montant de 6,424 M€ aux CE 01/2013 au titre du Contrat de Projet Etat-Région et de la Convention Particulière Transport afférente ;

ARTICLE 2 : de valider une quatrième convention de financement des études préliminaires des gares du RER B Sud pour 5,933 M€ aux CE 01/2013 au titre du Contrat de Projet Etat-Région (CPER) et de la Convention Particulière Transport (CPT) afférente ;

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 et est habilitée à signer tout document s'y référant.

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

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20130710-2013-220-DE
Date de télétransmission : 12/07/2013
Date de réception préfecture : 12/07/2013

Jean-Paul HUCHON



2013

Convention de financement pour
l'élaboration les études de moyen
terme du schéma directeur
du RER B Sud



<u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u>	<u>6</u>
<u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
<u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT</u>	<u>8</u>
2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION	8
2.2. LE CONTENU DES DOSSIERS	10
2.3. CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES.....	11
<u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>11</u>
3.1. L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	11
3.2. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES	11
3.3. LES FINANCEURS.....	13
<u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	<u>13</u>
4.1. ESTIMATION DU COÛT DE L'ÉTUDE	13
4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DU STIF	14
4.3. PLAN DE FINANCEMENT	17
4.4. MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA RÉGION	17
A - PAIEMENT POUR RFF, LA SNCF ET LE STIF	19
B - PAIEMENT POUR LA RATP.....	19
4.5. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION	21
4.6. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES	21
<u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	<u>21</u>
<u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>22</u>
<u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>22</u>
7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
7.2. RÈGLEMENT DES LITIGES	22
7.3. RÉILIATION DE LA CONVENTION	22
7.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION	23
7.5. MESURES D'ORDRE	23
<u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>23</u>

8.1. COMITÉ TECHNIQUE	24
8.2. COMITÉ DES FINANCEURS	24
8.3. COMMISSION DE SUIVI	25
8.4. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI	25

ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES 25

9.1. DIFFUSION DES ÉTUDES.....	25
9.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	26
9.3. CONFIDENTIALITÉ	26

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 Pierre MONGIN en sa qualité de Président Directeur Général de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",
- **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 Directeur Régional Ile-de-France,
- **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 Bénédicte TILLOY, Directrice Générale SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

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° _____ du Conseil du STIF en date du _____

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

Visas

Vu le code des transports,

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°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

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

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-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 2007-2013 Etat-Région Ile-de-France signé le 23 mars 2007,

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Ile-de-France, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010.

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 du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports.

Vu les premiers éléments du schéma directeur du RER B approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/026 du 13 février 2013,

Vu le Dossier de schéma directeur du RER B approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013/ du

Vu la délibération du Comité régional des Investissements de RFF du 22/02/2013 autorisant son président à signer la présente convention.

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Préalablement à l'adoption du schéma directeur du RER B Sud, le Conseil du STIF a validé, lors de sa séance du 13 février 2013, les premiers éléments du schéma directeur dont les études et premiers travaux à engager en anticipation. Ceux-ci ont fait l'objet de deux conventions de financements présentés à la Commission permanente de la région du 30 mai 2013.

Le Schéma Directeur RER B Sud présenté au Conseil du STIF du _____ 2013, complète les actions et investissements en faveur de l'amélioration du fonctionnement de la ligne. D'autres études sont à engager

Le Schéma Directeur RER B Sud : une réponse complémentaire aux actions déjà engagées

Le niveau de dégradation du service offert aux voyageurs, les évolutions récentes d'usage de la ligne et la prise en considération de nouveaux projets de transports collectifs structurants rendent nécessaire un nouveau Schéma Directeur pour assurer une restructuration complète et pérenne d'une ligne de RER très complexe qui a atteint ses limites.

Ce besoin a donné lieu à la remise au STIF fin 2011 par les opérateurs RATP, SNCF Transilien et RFF d'un Dossier d'urgence qui a fondé la décision du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 de valider le programme d'études du Schéma Directeur RER B Sud et son financement.

Sur la base des études réalisées par RATP/SNCF/RFF en 2012 et début 2013, le Schéma Directeur RER B Sud, propose une série d'actions et d'investissements permettant de répondre à l'urgence de la situation pour le court et le moyen terme.

Les solutions de modernisation portées au Schéma Directeur RER B Sud ont vocation à être mises en œuvre dans les meilleurs délais afin de répondre au besoin impérieux d'amélioration de la qualité de service de la ligne B du RER et à anticiper ses évolutions.

Cela se traduit par :

- Des **actions de court terme** qui sont toutes à engager pour une mise en œuvre de 2013 à 2016 ;
- Un **ensemble d'actions de moyen terme à engager dès 2013 pour relever la qualité de service d'ici à 2020**. Afin d'en accélérer la mise en œuvre, dès lors que le champ réglementaire et que leur niveau de définition le permettent, des études d'avant-projet sont à réaliser directement. Sinon la réalisation d'études de schéma ordinaire sera mise en œuvre;
- **Des actions de moyen terme (2019-2022) qui restent à approfondir en 2014**, dont les études de Schéma de Principe ou d'Avant-Projet sont à réaliser dans les meilleurs délais. Ces études permettront de retenir en 2015 les actions à mener les années suivantes.
- **Des études à engager pour consolider le Schéma Directeur RER B Sud en 2015 en matière d'évolutions de desserte au Sud, de renouvellement du matériel roulant et de système de signalisation moderne pour la ligne B.**

L'ensemble des actions de court et moyen terme ont vocation à voir leurs études poursuivies au plus tôt et en tout cas dans des délais compatibles avec les horizons

cibles de mise en service indiqués au Schéma Directeur ou pour permettre de préciser certaines actions d'ici à 2015.

Financement du court terme et des études du moyen terme

Une enveloppe de 20M€ aux conditions économiques de janvier 2008 a été allouée par l'Etat et la Région lors de la revoiture de la convention particulière transport pour financer les études et premiers travaux du Schéma Directeur du RER B Sud. Ce financement se répartit en trois conventions :

- Une convention de 2,520 M€ courants (soit 2,25 M€ aux conditions économiques de janvier 2008) contractualisée entre le STIF, l'Etat et la Région pour financer les études de Schéma Directeur. Cette convention a été validée par la Commission permanente de la Région du 29 mars 2012
- Une convention de 10,520 M€, aux conditions économiques de janvier 2008, finançant les études Projet et les travaux du quai de secours de Denfert-Rochereau et du centre de Dépannage de Mitry. Cette convention a été présentée à la Commission permanente de la Région du 30 mai 2013.
- Une convention de 0,984 M€, aux conditions économiques de janvier 2008, finançant les études d'AVP du tiroir d'Orsay. Cette convention a été présentée à la Commission permanente de la Région du 30 mai 2013.
- La présente convention qui finance les études de schéma de principe et d'AVP du Schéma Directeur du RER B Sud.

Par ailleurs, l'enveloppe de 10M€, aux conditions économiques de janvier 2008, allouée dans la revoiture 2012 de la convention particulière transport pour financer les premières études des gares des RER A et B permettra de financer des études préliminaires du volet gare du Schéma Directeur.

La présente convention permet d'engager les **premières études de Schéma de Principe et d'Avant-Projet d'actions de moyen terme du schéma directeur du RER B sud**.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des premières études de moyen terme de schéma de principe et d'AVP du schéma directeur du RER B Sud,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers de schéma de principe et d'avant-projet,
- 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 du présent avenant la dénomination suivante :

« Etudes du schéma directeur du RER B Sud de moyen terme ».

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit.

2.1.1. *Etudes de niveau schéma de principe*

Le programme porte sur les études de schéma de Principe des opérations suivantes :

Opérations	Contenu	Maître d'ouvrage
Gestion des situations perturbées		
Création de positions de garages au Bourget (1^{ère} phase)	Création de positions de garage sur le site du Bourget en étudiant 2 scénarios 1 : reconstitution d'une ancienne voie dite « voie mère » pour constituer des positions de garages 2 : ripage de la voie 1 bis sur l'ancienne « voie mère » et création de garages.	RFF/SNCF
Création d'un terminus provisoire au Bourget (2^e phase)	Création d'installations permettant le retournement des RER B sur les voies bis dédiées à leur circulation	RFF/SNCF
Aménagement d'une 3^e voie à Mitry	Aménagement d'une 3 ^{ème} voie à quai à Mitry-Claye permettant d'y faire stationner une rame de réserve montée	RFF/SNCF
Maintenance-garage		
Augmentation des capacités de maintenance à Mitry (1^{ère} Phase)	Création d'un atelier avec 4 positions de maintenance et d'un tour en fosse sur le site de Mitry, 2 scénarios de localisations sont à étudier	RFF/SNCF
Création de positions de garages à Saint-Rémy (2^{ème} phase)	Création de 4 voies au nord-est des quais permettant le garage de 8 éléments	RATP
Création de positions de garages à Massy	Faisabilité de création de voies de garages supplémentaires (dans et hors emprise RATP)	RATP
Améliorer la fiabilité du système		
Rationalisation et modernisation des voies de service à Mitry	Régénération du poste Y (remplacement par un PIVOS) zonage des voies et motorisation des appareils de voies de service, intégration dans le nouveau poste des fonctionnalités de sécurité du personnel, adaptation du poste (gérant les voies principales (dispositif d'autorisation)	RFF/SNCF

2.1.2. Etudes de niveau Avant-projet

Le programme porte sur les études d'Avant-Projet des opérations suivantes :

Opérations	Contenu	Maitre d'ouvrage
Amélioration des marges		
Adaptation de la signalisation au sud	création ou modification de signaux pour augmenter les marges d'exploitation, éviter les conflits entre trains de missions différentes et permettre davantage de circulations, au sud de Massy	RATP
Gestion des situations perturbées		
Création d'un quai terminus à Denfert-Rochereau (phase 1)	Aménagements pour la création d'un troisième quai de secours autorisant des missions terminus (arrivée de trains avec voyageurs depuis le sud), en cas de situation perturbée sur le tronçon central au Nord de Denfert-Rochereau	RATP
Optimisation du terminus provisoire de Bourg La Reine	Créer ou modifier des communications de voies pour accroître, en situation perturbées, les possibilités de retournement des trains venant de Robinson, venant de Massy ou venant de Paris	RATP
Maintenance-garage		
Création de positions de garage à Robinson	Prolongement de la voie 4T pour permettre le garage de 4 éléments MI 79 / 84	RATP
Améliorer la fiabilité du système		
Renforcement de l'alimentation électrique du site de Massy	Aménagement visant à isoler électriquement les voies principales, le faisceau et l'atelier afin de réduire les chutes de caténaires dans la zone de Massy Palaiseau.	RATP
Optimisation des circulations et fiabilisation du faisceau de Massy	Création d'un second itinéraire entre le faisceau de garage et l'atelier de maintenance permettant de fiabiliser les opérations de dégarage / garage et de faciliter les échanges de matériel roulant ; création d'un vérin en fosse.	RATP

La présente convention couvre également des Dossiers de Définition de sécurité (DDS), les études en vue de l'élaboration des dossiers d'étude d'impact et les dossiers eux-mêmes, des opérations qui le nécessitent.

2.1.3. Expertise du STIF

Dans le cadre de ses attributions, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, réalise des expertises, moyennant des études qu'il mène en interne ou des contrats de prestations

qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études d'avant-projet.

Les expertises réalisées par le STIF concernent :

- le coût et le planning des travaux ;
- les fonctionnalités offertes par les opérations.

Dans ce cadre, le STIF se dotera d'un prestataire dans le cadre de l'élaboration des schémas de principe. Son rôle sera d'assembler les rédactions des opérateurs et du STIF, de veiller à leur cohérence, et de mettre en forme les Schémas de Principe.

2.2. Le contenu des dossiers

2.2.1. Les études de schéma de principe

Les études de schéma de Principe doivent permettre :

- d'arrêter le programme fonctionnel de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation.
- d'engager l'enquête publique,
- de définir les caractéristiques du projet : principes guidant le choix du/des modes et tracé(s) retenu(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- de préciser les coûts, le calendrier de réalisation, les impacts et l'intérêt socio-économique.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du Schéma de Principe.

2.2.2. Les études d'avant-projet (AVP)

L'avant-projet a vocation à approfondir les éléments suivants :

- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des solutions techniques retenues (systèmes et ouvrages) et de la définition de ces solutions, eu égard au réseau existant,
- Les ouvrages et systèmes annexes,
- Les coûts (investissement et exploitation), le calendrier de réalisation, les impacts et l'intérêt socio-économique.

L'ensemble des études associées seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts.

La présente convention finance la réalisation de deux dossiers :

- Un avant-projet dit « technique ».
- Un avant-projet en version provisoire dit « administratif », conforme à la délibération du Conseil du STIF en date du 6 juillet 2011, sans tenir compte des éléments plus détaillés générés par les évolutions réglementaires induites par les lois et décrets relatifs au Grenelle de l'environnement.

La présente convention **intègre notamment 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 des maîtres 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 de l'avant-projet),

- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des stations, etc.),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements.
- Les prestations d'évaluation par experts ou organismes qualifiés et agréés (EOQA) se prononçant sur la conception générale de l'opération nécessaires à la constitution du projet de dossier préliminaire de sécurité (DPS) prévu par la réglementation en vigueur.
- 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 compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

Les documents remis comprendront le dossier d'AVP administratif ainsi que les études nécessaires à sa réalisation.

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs du schéma de principe et de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par les maîtres d'ouvrage au STIF et aux financeurs de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

Conformément aux termes du Schéma Directeur validé par le Conseil d'administration du STIF, les effets et impacts des investissements consacrés à la ligne B feront l'objet d'une évaluation par les opérateurs.

2.3. Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Le délai de réalisation de l'ensemble des études est fixé à 30 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.

ARTICLE 3. ROLE 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

3.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont la RATP, la SNCF et RFF.

La responsabilité des maîtres 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.

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 et SNCF sur son périmètre.

Les cahiers des charges des études sous maîtrise d'ouvrage RFF intégreront les installations du transporteur dans le périmètre des études demandées.

3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un **maître d'ouvrage coordinateur, la RATP.**

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs au suivi général des actions couvertes par cette convention, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'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.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage des opérations,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

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. En cas de difficulté à exercer sa mission de coordination, la RATP en fait état au STIF et aux financeurs après en avoir fait état aux autres maîtres d'ouvrage.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Le besoin de coordination globale doit particulièrement permettre aux maîtres d'ouvrage de proposer au STIF et aux financeurs des solutions d'aménagement et d'équipement

cohérents en termes fonctionnels et optimisés d'un point de vue économiques pour les sujets suivants :

- Adaptation et création d'installations de maintenance et/ou de garages

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 du 6 novembre 2012 par :

- L'Etat,
- La Région Ile-de-France.

La RATP, la SNCF, RFF et le STIF sont bénéficiaires des financements versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désignés individuellement « **le Bénéficiaire** » et conjointement « **les Bénéficiaires** ».

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2, des études en vue de l'élaboration des schémas de principe et des AVP, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût de l'étude

Pour rappel, le financement se fait dans le cadre de l'enveloppe de 20M€ (aux CE 01/2008), prévue à la revoyure de la CPT 2012.

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

- **6,424 M€ HT courants, non actualisables et non révisables, valeur de référence 2013, soit 5,398 M€ HT aux CE 01/2008.**

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 des maîtres d'ouvrage et du STIF

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires

Les coûts pris en charge par les bénéficiaires, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2.1, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts M€ HT constants aux CE 01/2008	Coûts M€ courants HT
RATP	3,255	3,87
RFF	1,700	2,022
SNCF	0,363	0,432
STIF	0,080	0,100
TOTAL	5,398	6,424

4.2.2. Coûts détaillés par bénéficiaires

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants valeur de référence 2013 des postes nécessaires pour mener à bien les études de schéma de principe :

Etudes de Schéma de principe		
Maître d'ouvrage	Opération	Coût en M€ courants
RATP	Création de position de garages à Saint-Rémy (2 ^{ème} phase)	0,12
	Création de position de garages à Massy	0,31
	Total MOA RATP	0,43
RFF	Création d'un terminus provisoire au Bourget (2 ^e phase)	0,238
	Création de positions de garage au Bourget (1 ^{ère} phase)	0,238
	Création de positions de garage au Bourget (2 ^e phase)	0,238
	Rationalisation et modernisation des voies de service à Mitry	0,773
	Augmentation des capacités de maintenance à Mitry – 1 ^{ère} phase	0,416
	Aménagement d'une 3^e voie à Mitry	0,119
	Total MOA RFF	2,022
SNCF	Atelier de Mitry	0,432
	Total MOA SNCF	0,432
STIF	Missions d'expertise et rédactionnelles (y compris pour les études d'AVP)	0,100
	Total MOA STIF	0,100
TOTAL Etudes Schéma de principe		2,984

Chacun des maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros courants valeur de référence 2013 des postes nécessaires pour mener à bien les études d'AVP :

Etudes d'avant-projet		
Maître d'ouvrage	Opération	Coût en M€ HT courants
RATP	Adaptation de la signalisation au sud	0,54
	Optimisation du terminus provisoire de Bourg La Reine	0,65
	Création de positions de garage à Robinson	0,42
	Création d'un quai terminus à Denfert-Rochereau (phase 1) *	0,35
	Renforcement de l'alimentation électrique du site de Massy	0,19
	Optimisation des circulations du faisceau de Massy	1,29
	Total MOA RATP <i>dont frais de MOE</i> <i>dont frais de MOA</i>	3,44 2,07 1,37
TOTAL Etudes AVP		3,44

* Etudes réalisées en anticipation

4.3. Plan de financement

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

Etudes d'amélioration du RER B (M€ courants)			
Montant M€ HT et %			
	État 30%	Région 70%	Total
RATP	1,161	2,709	3,870
RFF	0,6066	1,4154	2,022
SNCF	0,1296	0,3024	0,432
STIF	0,030	0,070	0,100
Total	1,9272	4,4968	6,424

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 bénéficiaire.

A cette fin, chaque bénéficiaire transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 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

A titre exceptionnel jusqu'au 31 décembre 2013, RFF et SNCF bénéficient pour les demandes de versement d'acomptes vis-à-vis de la Région de la dérogation décrite ci-dessous.

a - Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes par **RFF**, **SNCF** et **RATP** comprendra :

- 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 des maîtres d'ouvrage.

La demande de versement des acomptes par le **STIF** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. 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 STIF.

b – Pour l'Etat :

La demande de versement d'acompte auprès de **SNCF**, la **RATP** et le **STIF** comprendra :

- 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.
- également pour le STIF, un état récapitulatif des factures payées certifiées exactes par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

La demande de versement d'acompte auprès de **RFF** comprend ainsi :

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2.2, daté et signé par le Directeur d'opérations de RFF, il portera la mention manuscrite « Vu pour accord » ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'historique des appels de fonds en euros constants, en euros courants ainsi que des taux d'avancement afférents ;
- les extraits de la présente convention rappelant la décomposition de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2.2 ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

Par ailleurs, un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé par RFF, SNCF et RATP à l'Etat.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux bénéficiaires 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 des bénéficiaires.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les bénéficiaires présentent 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 3.2.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, 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.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations et certifié par le comptable public.

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

4.4.3. Paiement

A - Paiement pour RFF, la SNCF et le STIF

Le versement des montants de subvention appelés par RFF, la SNCF et le STIF doit être effectué dans un délai de 40 jours 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 2.

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

B - 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 2.

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

4.4.4. Bénéficiaires 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

- RFF sur le compte ouvert à la Société Générale, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30003
Code guichet : 03620
N° compte : 00020062145
Clé : 94

- SNCF sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00064
N° compte : 00000062385
Clé : 95

- STIF, sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

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@iledefrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 Celine.kruger-tinchon@stif.info

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
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Direction Finance et Trésorerie - Unité Back office Exploitation – Credit Management	01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr
SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 patrick.chatelain@sncf .fr

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 des Bénéficiaires

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Les bénéficiaires s'engagent 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.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE 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.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires 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 4.2.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Les bénéficiaires doivent 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.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES

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 4.4.5 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 déférés 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 financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires 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 2.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

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 6 exemplaires originaux.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur, en l'occurrence la RATP, l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, chaque 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 et des financeurs et des MOA, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

8.1. Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages concernés par ce 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 deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, 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 coordinateur.

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 relatives à l'AVP.

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

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude 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.

Chaque 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.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs et le STIF en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

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

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

9.1. Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a émises.

Ces études seront communiquées, sur première demande, aux financeurs et au STIF qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

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

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, RATP, RFF, SNCF
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région
- en dernier : le logo du STIF

9.3. Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 9.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par les financeurs.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

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 4 : Détail du programme des études de schéma de principe et d'avant-projet

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

MAITRISE D'OUVRAGE RFF

Maître d'ouvrage : Eric GIRAUD-DESJUZEUR (Direction du développement et des investissements)

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF

Maître d'ouvrage : Transilien, Direction Exploitation, Direction déléguée investissement et développement

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

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA

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

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	1,161	0	0	1,161
Région	2,709	0	0	2,709
Total	3,870	0	0	3,870

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RFF EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0,6066	0	0	0,6066
Région	1,4154	0	0	1,4154
Total	2,022	0	0	2,022

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0,1296	0	0	0,1296
Région	0,3024	0	0	0,3024
Total	0,432	0	0	0,432

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0,030	0	0	0,030
Région	0,070	0	0	0,070

Total	0,100	0	0	0,100
--------------	--------------	----------	----------	--------------

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RATP EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0,177	0,627	0,357	1,161
Région	0,413	1,463	0,833	2,709
Total	0,59	2,09	1,19	3,87

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RFF EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0,121	0,364	0,121	0,607
Région	0,283	0,849	0,283	1,415
Total	0,404	1,213	0,404	2,022

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0,026	0,078	0,026	0,130
Région	0,060	0,181	0,600	0,302
Total	0,086	0,260	0,086	0,432

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF EN M€

M€ HT Courants	2013	2014	2015	TOTAL
Etat	0	0,030	0	0,030
Région	0	0,070	0	0,070
Total	0	0,100	0	0,100

ANNEXE 3: Calendrier prévisionnel

18-mai-13

Planning prévisionnel d'étude et de rendu des AvP - Convention 1												
	2013			2014			2015			2016		
Adaptation de la signalisation												
Retournement Bourglà-Reine												
renforcement de l'alimentation électrique de Massy												
optimisation et fiabilisation du faisceau de Massy												
Garages Robinson												
Denfert quai 3												

Planning prévisionnel d'étude et de rendu des Schémas de principe - Convention 1												
	2013			2014			2015			2016		
Saint-Rémy étape 2												
création de garages à Massy												

Planning prévisionnel d'étude et de rendu des schéma de principe- convention 1 (sous MOA RFF)

	2013			2014			2015			2016		
Financement												
Création d'un terminus provisoire au Bourget (2ème phase)												
Création de positions de garage au Bourget (1ère phase)												
Création de positions de garage au Bourget (2ème phase)												
Rationalisation et modernisation des voies de service à Mitry												
Augmentation des capacités de maintenance à Mitry (1ère phase)												
Aménagement d'une 3ème voie à Mitry												

Planning prévisionnel d'étude et de rendu des schéma de principe- convention 1 (sous MOA SNCF)

	2013			2014			2015			2016		
Financement												
Augmentation des capacités de maintenance à Mitry (1ère phase)												

ANNEXE 4:

Détail du programme des études de schéma de principe et d'avant-projet

CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP) SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du Schéma de Principe est d'arrêter le programme fonctionnel de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

Enjeux

- **Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

- **Articulation avec la loi MOP**

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la Loi MOP :

« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »

- **Niveau de précision du Schéma de Principe**

Le contenu du Schéma de Principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape Schéma de Principe.

Contenu

Le Schéma de Principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

Partie I – Volet transport

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

- a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*
- b. Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,*

II. diagnostics transport des territoires concernés

- a. Présentation du secteur d'étude : analyse de la situation actuelle en termes d'occupation du sol, population, emplois, grands équipements,*
- b. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,*
- c. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),*
- d. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,,*
- e. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,*

III. objectifs du Projet / Programme

- a. Objectifs de l'opération,*
- b. Nature et étendue des besoins,*
- c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,*

IV. description du Projet

- a. Caractéristiques principales,*
- b. Insertion : tracés, pôles et stations,*
- c. Définition :*
 - i. fonctionnelle des installations,*
 - ii. périmètre du projet,*
 - iii. consistance des dessertes envisagées,*
 - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
 - v. dimensionnement justifié des installations,*
- d. Confirmation du choix du mode*
- e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*
 - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
 - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*
- f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,*
- g. Compatibilité :*
 - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,*
 - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,*
 - iii. avec les objectifs du projet,*
- h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,*

V. impacts du projet

- a. principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,*
- b. Impact sur les réseaux concessionnaires,*
- c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,*

VI. management et calendrier du Projet

- a. Organisation :*
 - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités,*

...

ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),

iii. méthodes : Plan Directeur Qualité

b. Planification :

i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,

ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,

iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

VII. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts : coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA, présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,...)

ii. présentation détaillée des coûts : coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains,...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières... pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,

c. Coûts d'exploitation :

i. Estimation sommaire des coûts d'exploitation,

ii. Prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.

VIII. financement :

a. plan de financement

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût

IX. évaluation de l'intérêt socio-économique

a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,

b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par le STIF avec justification du calcul des gains pour la collectivité,

c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)

d. Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),

X. annexes graphiques : tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement du schéma de principe,

- b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,*
- c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,*

XII. annexes complémentaires au dossier :

- a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),*
- b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.*

Dans le cas où le STIF mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le Schéma de Principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par le STIF

I. - Une notice explicative indiquant :

- a. L'objet de l'enquête*
- b. Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (Présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)*
- c. Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.*

II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise,

- a. analyse de l'état initial de l'environnement,*
- b. analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,*
- c. les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,*
- d. les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,*
- e. analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.*

III. Le plan de situation

IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)

V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (Ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)

VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières

VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée

CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

- **Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

a. *rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,*

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

a. *Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,*

III. objectifs du Projet / Programme

a. *Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*

b. *Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

c. *Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*

IV. description du Projet

a. *Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*

b. *Insertion : tracés, pôles et stations,*

c. *Définition :*

i. *fonctionnelle des installations,*

ii. *périmètre du projet,*

iii. *consistance des dessertes envisagées,*

iv. *dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*

v. *dimensionnement justifié des installations,*

d. *Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*

i. *solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*

ii. *variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*

e. *Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*

f. *Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*

g. *Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,*

V. impacts du projet

a. *Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,*

VI. management et calendrier du Projet

a. *Organisation :*

i. *identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*

ii. *périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*

iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

i. *calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*

ii. *état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,*

iii. *plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).*

VII. économie du Projet

a. *Coûts de réalisation :*

- *i. présentation synthétique des coûts : coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA, présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique,...)*

ii. présentation détaillée des coûts : coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières... pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. *Gestion des risques*

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. *Coûts d'exploitation :*

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

a. plan de financement global et annualisé,

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

a. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu

X. annexes graphiques selon loi MOP

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement de l'AVP,

b. Avis du commissaire enquêteur,

c. Déclaration de projet,

d. DUP le cas échéant,

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Projet de Convention de Financement,

b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

Convention de financement des études préliminaires des gares du Schéma directeur du RER B sud



<u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u>	<u>6</u>
<u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>6</u>
<u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT</u>	<u>7</u>
2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION	7
2.2. LES DOSSIERS D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES	8
2.3. CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DES ÉTUDES.....	9
<u>ARTICLE 3. ROLE 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
<u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	<u>10</u>
4.1. ESTIMATION DU COÛT DE L'ÉTUDE	10
4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	10
4.3. PLAN DE FINANCEMENT	12
4.4. MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA RÉGION	12
4.5. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION	14
4.6. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES	14
<u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	<u>15</u>
<u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>15</u>
<u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>15</u>
7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	15
7.2. RÈGLEMENT DES LITIGES	15
7.3. RÉSILIATION DE LA CONVENTION	15
7.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION	16
7.5. MESURES D'ORDRE	16
<u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>16</u>

8.1. COMITÉ TECHNIQUE	17
8.2. COMITÉ DES FINANCEURS	17
8.3. COMMISSION DE SUIVI	18
8.4. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI	18

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 18

9.1. DIFFUSION DES ÉTUDES.....	18
9.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	19

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 Pierre MONGIN en sa qualité de Président Directeur Général de la RATP, ci-après dénommée la "RATP",

Ci-après désignés par « RATP », financeur ou 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° _____ du Conseil du STIF en date du _____

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

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Le niveau de dégradation du service offert aux voyageurs, les évolutions récentes d'usage de la ligne et la prise en considération de nouveaux projets de transports collectifs structurants rendent nécessaire un nouveau Schéma Directeur pour assurer une restructuration complète et pérenne d'une ligne de RER très complexe qui a atteint ses limites.

Ce besoin a donné lieu à la remise au STIF fin 2011 par les opérateurs RATP, SNCF Transilien et RFF d'un Dossier d'urgence qui a fondé la décision du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 de valider le programme d'études du Schéma Directeur RER B Sud et son financement.

Sur la base des études réalisées par RATP/SNCF/RFF en 2012 et début 2013, le Schéma Directeur RER B Sud, propose une série d'actions et d'investissements permettant de répondre à l'urgence de la situation pour le court et le moyen terme.

Le Schéma Directeur RER B Sud, approuvé par le Conseil du STIF du 2013, aborde les enjeux d'amélioration suivants :

- Des actions de court terme qui sont toutes à engager pour une mise en œuvre de 2013 à 2016 ;
- Un ensemble d'actions de moyen terme à engager dès 2013 pour relever la qualité de service d'ici à 2020.
- Des actions de moyen terme (2019-2022) qui restent à approfondir en 2014, dont les études de Schéma de Principe ou d'Avant-Projet sont à réaliser.
- Des études à engager pour consolider le Schéma Directeur RER B Sud en 2015 en matière d'évolutions de desserte au Sud, de renouvellement du matériel roulant et de système de signalisation moderne pour la ligne B.

L'enveloppe de 10M€, aux conditions économiques de janvier 2008, prévue à la revoiture 2012 de la convention particulière transport, permet de financer les études préliminaires pour les gares des RER A et B.

La présente convention finance les études préliminaires des opérations gares retenues au Schéma directeur du RER B sud.

ARTICLE 1. 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 B Sud,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers des 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 du présent avenant la dénomination suivante :

« Amélioration des gares du RER B sud – Etudes préliminaires ».

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit.

2.1.1. Gare de Saint-Michel-Notre-Dame

- Rénovation des quais et circulations afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces et le confort d'attente,
- Amélioration des conditions de sécurité incendie par la création d'espaces d'attente sécurisés pour les personnes à mobilité réduite (PMR),
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement),
- Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs,
- Mise en conformité technique (système de sécurité incendie notamment).

2.1.2. Gare de la Croix de Berny

- Réalisation de l'accessibilité voirie/quais pour els utilisateurs de fauteuil roulant et désaturation des quais par élargissement aux points d'engorgement. Ces deux points nécessiteront une concertation avec le public.
- Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces et le confort d'attente,
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement),
- Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.3. Gare de Port-Royal

- Amélioration des conditions d'évacuation par la modification de la façade du bâtiment voyageurs,
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement).

2.1.4. Gare de Denfert-Rochereau

- Désaturation des quais et correspondances pour fluidifier les circulations voyageurs,
- Amélioration des conditions de sécurité incendie par la création d'un second dégagement sur les quais et espaces d'attente sécurisés pour les personnes à mobilité réduite,
- Réalisation de liaisons de correspondance vers le métro et le quai 2 du RER depuis le quai de secours (quai 3),
- Mécanisation des dénivelés pour améliorer la fluidité et le confort de circulation,
- Rénovation de l'ensemble de la gare afin d'améliorer l'accueil des voyageurs, la lisibilité des espaces et le confort d'attente,
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement),

- Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.
- Mise en conformité technique (système de sécurité incendie notamment).

Ces aménagements pourront nécessiter une concertation avec le public.

A noter que l'aménagement d'un quai de secours à Denfert-Rochereau a été décidé par le Conseil du STIF du 13 février 2013. Une convention de financement pour le PRO et les travaux a été élaborée à cet effet.

2.1.5. Gare de Cité universitaire

- Décaturation des quais et des lignes de contrôle et mécanisation de la liaison quai 2 direction nord-voirie à la montée pour améliorer la fluidité et le confort de circulation. Ces deux aménagements nécessiteront une concertation avec le public.
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement),
- Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.6. Gare de Robinson

- Désaturation de l'accès secondaire pour tenir compte de l'évolution du trafic. Cet aménagement nécessitera une concertation avec le public.
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement),
- Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.7. Gares entre Palaiseau et Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Pour chacune des 10 gares :

- Installation d'abris de quai supplémentaires sur les quais direction Paris selon les besoins et rénovation partielle pour améliorer les quais, accès et équipements,
- Rehausse de quais pour participer à l'accessibilité quai-train (cf. art. 2.1.8) et à l'amélioration de la régularité (meilleure gestion des temps de stationnement),
- Traitement de l'accessibilité pour les personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs.

2.1.8. Rehausse de quais

La présente convention permet d'engager les études préliminaires du rehaussement de l'ensemble des quais du sud de la ligne. Les gares de cet item sont celles non citées précédemment :

- Rehausse partielle des quais au droit de la 1^{ère} porte accessible du train.
- Opération complémentaire à celle d'installation des combles lacunes embarqués au train pour permettre l'accessibilité quai train en toute autonomie aux utilisateurs de fauteuil roulant.

2.2. 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 seront menées 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.

Les dossiers d'études préliminaires seront remis aux STIF et aux financeurs à fin de validation dans le respect des attributions de chacun des signataires de la présente convention.

2.3. Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Le délai de réalisation de l'ensemble des études est fixé à 40 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.

ARTICLE 3. ROLE 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 des maîtres 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 du 6 novembre 2012, par :

- L'Etat,
- La Région Ile-de-France,
- La RATP.

La RATP est bénéficiaire des financements versés par les financeurs et ci-après désignée « **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.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût de l'étude

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

- **5 933 000 € 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 RATP, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts € HT constants aux CE 01/2008	Coûts M€ courants HT, valeur de référence 2013
RATP	4 964 000	5 933 000
TOTAL	4 964 000	5 933 000

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 les études préliminaires :

Maître d'ouvrage	Opérations	Coûts prévisionnels en € courants, non actualisables, non révisables
RATP	Cité Universitaire	402 000
	Croix de Berny	600 000
	Denfert-Rochereau (phase 2)	902 000
	Port-Royal	120 000
	Robinson	316 000
	Saint-Michel-Notre-Dame	562 000
	Palaiseau à Saint-Rémy (10 gares)	1 550 000
	15 autres gares du RER B sud (rehausses)	1 481 000
TOTAL		5 933 000

4.3. Plan de financement

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

Gares du RER B (Euros courants) Montant € HT et %				
	État 22,5%	Région 52,5%	RATP 25%	Total
RATP	1 334 925	3 114 825	1 483 250	5 933 000
Total	1 334 925	3 114 825	1 483 250	5 933 000

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 bénéficiaire.

A cette fin, le bénéficiaire 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'acompte 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 par la RATP à l'Etat.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux bénéficiaires 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 bénéficiaire.

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 3.2. 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 des bénéficiaires.

4.4.4. Bénéficiaires 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@iledefrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 Celine.kruger-tinchon@stif.info
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 des Bénéficiaires

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

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.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE 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.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

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.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES

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 déférés 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 financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires 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 2.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

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.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises 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 et des financeurs et du maître d'ouvrage.

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'ouvrages 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 de l'AVP, 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 d'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 d'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 de l'étude 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.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

9.1. Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent 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 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 :

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, RATP
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région
- en dernier : le logo du STIF

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**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE RATP EN €

€ HT Courants	2013	2014	TOTAL
Etat	1 334 925	0	1 334 925
Région	3 114 825	0	3 114 825
RATP	1 483 250	0	1 483 250
Total	5 933 000	0	5 933 000

CALENDRIER DES PAIEMENTS PAR LA RATP EN €

€ HT Courants	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	434 000	319 000	320 000	261 925	1 334 925
Région	1 013 000	744 000	748 000	609 825	3 114 825
RATP	482 000	354 000	356 000	291 250	1 483 250
Total	1 929 000	1 417 000	1 424 000	1 163 000	5 933 000

ANNEXE 3: Calendrier prévisionnel

Planning prévisionnel des études préliminaires des projets gares inscrits au SDLB

	2013				2014				2015				2016			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	★ financement															
CITE Universitaire : désaturation, mécanisation d'un accès, accessibilité handicaps sensoriels et cognitifs, rehaussement partiel des quais																
CROIX DE BERNY : accessibilité UFR voirie/quai, accessibilité handicaps sensoriels et cognitifs, désaturation, rénovation, rehaussement partiel des quais																
DENFERT-ROCHEREAU : amélioration des correspondances et désaturation, rénovation espaces, amélioration sécurité incendie, accessibilité handicaps sensoriels et cognitifs, rehaussement partiel des quais																
PORT ROYAL : amélioration des conditions d'évacuation, rehaussement partiel des quais																
ROBINSON : désaturation de l'accès secondaire, accessibilité handicaps sensoriels et cognitifs, rehaussement partiel des quais																
SAINT-MICHEL : rénovation et mise en amélioration sécurité incendie, accessibilité handicaps sensoriels et cognitifs, rehaussement partiel des quais																
PALaiseau à SAINT-REMY-LES-CHEVREUSES (10 gares) : installation d'abris et amélioration des quais, accessibilité handicaps sensoriels et cognitifs, rehaussement partiel des quais																
15 autres gares de la ligne B partie RATP : rehaussement partiel des quais au sud																