

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2011/0775

Séance du 5 octobre 2011



RER D

**Seconde tranche d'avant-projet relatif au RER D+ :
Mise en place du KVBP entre gare du Nord et Pierrefitte Stains
Aménagements du terminus de Goussainville phase 2
Mesures environnementales et aménagements de gares**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** Le Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du conseil du STIF n°2009/0567 du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du schéma de principe du projet RER D+ ;
- VU** le rapport n° 2011/0775 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 3 octobre 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la seconde tranche d'avant-projet relatif au RER D+, soit les avant-projets suivants : Mise en Place du KVBP entre gare du Nord et Pierrefitte Stains - Aménagement du terminus de Goussainville phase 2 - Mesures environnementales et aménagements de gares ;

ARTICLE 2 : de désigner la RFF et SNCF maîtres d'ouvrage, et RFF maître d'ouvrage coordinateur ;

ARTICLE 3 : d'approuver la convention de financement « RER D+ Convention de financement de travaux n°2 relative à la réalisation des opérations : Goussainville Etape 2, Signalisation Paris Nord – Pierrefitte, Mesures environnementales et aménagements des gares» pour un montant de 27.757 M€ HT (conditions économiques de janvier 2006);

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution.

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

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name.

2011

RER D+

Scénario de desserte à l'horizon 2014

Convention de financement n°2
relative à la réalisation de l'opération
(études de projet et seconds travaux)



Convention de financement n°2

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France, Réseau Ferré de France, la SNCF et le STIF

relative à la réalisation de l'opération (études de projet et seconds travaux)

- « RER D+ Convention de financement travaux n°2 relative à la réalisation des opérations :
- Goussainville Etape 2
- Signalisation Paris Nord – Pierrefitte
- Mesures environnementales et aménagements des gares »**

*_**_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Version	date	auteur	commentaires
Version 1	18/05/2011	RFF	Version initiale
Version 2	16/06/2011	RFF	Modifications suite COTECH du 06/06/2011
Version 3	16/06/2011	RFF	Modifications suite COTECH du 06/06/2011
Version 4	21/06/2011	RFF	Prise en compte rem. SNCF et compléments RFF
Version 5	08/07/2011	RFF	Mise à jour suite à relecture commune
Version 6	26/07/2011	RFF	Mise à jour suite remarques STIF+SNCF
Version 7	23/08/2011	RFF	Coûts SNCF+modification STIF
Version 8	01/09/2011	RFF	Remarques RIF
Version 9	06/09/2011	Etat	Insertion détail financement SNCF

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	8
ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION ET de la TRANCHE FONCTIONNELLE N°2	9
2.1. Description du projet.....	9
2.2. Durée de réalisation des études et travaux objet de la présente convention	11
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	11
3.1. L'autorité organisatrice des transports	11
3.2. <i>Les Maîtres d'Ouvrages</i>	11
3.2.1. Désignation des maîtres d'Ouvrage	11
3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage	12
3.2.3. Respect des coûts d'objectif.....	12
3.2.4. Respect des délais de réalisation	12
3.3. Coût global de réalisation de la tranche fonctionnelle n° 2.....	12
3.4. Durée globale de réalisation des travaux de la tranche fonctionnelle n°2	12
3.5. Les financeurs	12
3.5.1. Identification	12
3.5.2. Engagements	13
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	13
4.1. Estimation des dépenses.....	13
4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrages.....	13
4.2.1. Coût d'objectif.....	13
4.2.2. Coûts détaillés	13
4.2.3. Modalités d'actualisation	15
4.3. Plan de financement	15
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements.....	16
4.4.1. Versement par appel de fonds	16
4.4.2. Versement du solde	17
4.4.3. Paiement.....	17
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	17
4.5. Comptabilité de l'opération.....	18
ARTICLE 5. SUIVI de L'OPERATION	18
5.1. Information.....	18
5.2. Suivi de la maîtrise d'ouvrage.....	18
5.3. Comité technique de suivi de la convention de financement	19
5.4. Information hors comité de suivi	20
5.5. Communication	20
5.6. Intervention d'experts	20
5.7. Achèvement des prestations	20
ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	21
ARTICLE 7. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	21
7.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais.....	21
7.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif	21
7.1.2. Dispositions en cas de modification des délais	22
7.1.3. Dispositions communes.....	22
7.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais	22
ARTICLE 8. BILAN final de l'opération	22
8.1. Bilan physique et financier.....	22
8.2. Évaluation économique, sociale et environnementale	23
ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES.....	23
9.1. Modification de la convention.....	23

9.2. Résiliation de la convention	23
9.3. Litiges.....	24
9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	24
9.5. Prise d'effet de la convention.....	24
9.6. Mesures d'ordre.....	24

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° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 16 novembre 2011,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, Monsieur Alain QUINET,
- la **SNCF**, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par sa Directrice Générale Transilien, Madame Bénédicte TILLOY,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2006 0217 du Conseil du STIF en date du 15 mars 2006 (art . 1. 10. 2).

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

Visas

Vu le Code des Transports,

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

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

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

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 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

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

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

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

Vu la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée telle que modifiée par l'ordonnance du 17 juin 2004, dite loi MOP,

Vu le schéma de principe de l'opération « RER D » approuvé par décision n° 2009/567 du Conseil du STIF du 08 juillet 2009 et par le Conseil d'Administration de RFF du 16 décembre 2010,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études d'Avant-Projet de l'opération « RER D SA 2014 », votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 09-1225 du 13 novembre 2009),

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études de Projets et premiers travaux de l'opération « RER D SA 2014 », votée en Commission Permanente Régionale (n° CP 10-807 du 14 octobre 2010),

Vu le dossier d'avant-projet examiné par le Comité National des Investissements de RFF le 20/09/2011 et approuvé par le Conseil du STIF le XXXXX,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 20/10/2011 autorisant son président à signer la présente convention,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Suite au constat de la dégradation de la régularité et des difficultés d'exploitation du RER D, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a validé en décembre 2003 un plan d'action, engageant la réalisation d'opérations d'aménagements d'infrastructure sur la période 2007-2009 et fixant l'élaboration d'un schéma directeur. Ce document, finalisé en 2006, a posé un diagnostic des contraintes et causes des difficultés, et défini les orientations futures d'aménagement et d'exploitation du RER D pour les traiter, selon un calendrier de réalisation échelonné en trois horizons : court terme, moyen terme et cible.

Soucieux et désireux de faire du schéma directeur un projet partagé, le STIF, Réseau Ferré de France (RFF) en qualité de propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et la Société Nationale des chemins de Fer (SNCF) en qualité de transporteur, ont engagé une concertation avec les acteurs locaux et les habitants des territoires desservis.

Au cours du premier trimestre 2007, un dispositif de concertation a été déployé sur l'ensemble de la ligne D.

Les actions prévues à court terme ont été réalisées à partir de décembre 2007.

La concertation a conduit le STIF à retenir le scénario de desserte sur lequel il a engagé les études du Schéma de Principe.

Ce Schéma de Principe, approuvé par décision du conseil du STIF n° 2009/567 le 8 juillet 2009, a pour objectif la mise en place, à l'horizon 2014, de la desserte caractérisée :

- au nord, par le retour à 12 trains par heure bien cadencés (contre 12 en 2008 et actuellement 8 afin de réduire l'irrégularité) ;
- au sud, par l'arrêt de tous les trains à Pompadour et le renforcement de la desserte du Val de Marne.

Sa mise en œuvre nécessite des aménagements des infrastructures ferroviaires sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF).

Les opérations retenues au schéma de principe sont du nord au sud de la ligne D les suivantes :

- 1) La création, en gare de Goussainville, d'une liaison entre la voie 1L et le tiroir de retournement, afin d'améliorer les possibilités de stationnement des trains ainsi que l'exploitation de la gare en terminus. Cette opération nécessite l'adaptation du quai existant le long du bâtiment voyageurs ;
- 2) L'adaptation du système de signalisation existant entre les gares de Villiers-le-Bel et de Villeneuve-Saint-Georges par le redécoupage des cantons de signalisation et la mise en place du système de contrôle de la vitesse des trains afin d'améliorer la fluidité des circulations et la robustesse de l'exploitation en cas de situations perturbées ;
- 3) La création d'un quai supplémentaire en gare de Corbeil-Essonnes (suite à la réalisation d'une liaison entre la voie 2 et la voie C afin de supprimer les conflits de circulations des missions venant de Malesherbes, Melun et Juvisy) ;
- 4) La création d'une sous-station électrique à Combs-la-Ville afin de maintenir dans ce secteur la tension électrique à un niveau suffisant pour une exploitation nominale de la ligne. Electricité Réseau Distribution de France (ERDF) assure la maîtrise d'ouvrage (et le suivi des

procédures administratives correspondantes) du raccordement souterrain au réseau électrique existant ;

5) La suppression de points noirs bruits ferroviaires et l'aménagement de gares.

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) assure la maîtrise d'ouvrage des équipements du quai modifié en gare de Goussainville , du quai créé en gare de Corbeil-Essonnes et des abris de quais.

Ces opérations échelonnées dans le temps ont la même finalité fonctionnelle de mise en place de la future desserte dans de bonnes conditions de régularité. De ce fait, elle constituent une opération globale appelée « RER D + scénario de desserte à l'horizon 2014 ».

La présente convention permet l'engagement des études de projet et la réalisation d'une seconde tranche fonctionnelle constituée des opérations désignées ci-dessus, n° 1 (uniquement la phase réalisation), n°2 (uniquement secteur Paris-Nord / Pierrefitte) et n°5.

Le coût global de réalisation au niveau schéma de principe comprenant les coûts avant-projet, projet et réalisation est estimé à 120 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 155 M€ courants.

Les études AVP étant financées dans le Contrat de Projets 2007-2013 par l'Etat et la Région font partie du coût du projet.

A ce jour, l'Etat, la Région se sont engagés au financement du schéma directeur du RER D au travers du Contrat de projets 2007 – 2013 entre l'Etat et la Région (voir tableau ci-après) :

	Etat	Région	RFF et autres	Total
CPER 2007-2013 (M€ aux CE 01/06)	45,00	105,00	50,00	200,00

A ce jour, les financeurs du projet sont l'Etat, la Région et RFF. D'autres financeurs n'ont pas été identifiés.

Il est précisé que cette opération globale a déjà obtenu des financements d'un montant de 12 M€ courants (soit 11.435 M€ CE01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 8,4 M€ financés par la Région Ile-de-France et 3,6 M€ par l'Etat pour l'élaboration des études d'avant-projet ainsi que 80,5 M€ courants (soit 61.92 M€ CE01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 56,35 M€ financés par la Région Ile-de-France et 24,5 M€ par l'Etat pour l'élaboration des études de projets et la réalisation de premiers travaux

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention permet l'engagement des études de projet et la réalisation de la seconde tranche fonctionnelle constituée des opérations désignées ci-dessus, n° 1 (pour la phase réalisation), n°2 (sur le secteur Paris-Nord / Pierrefitte) et n°5.

Elle a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement de la seconde tranche d'études de projet, d'acquisitions foncières et de travaux liés à l'opération globale « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014» comme indiqué à l'article 3.

Il s'agit d'arrêter les modalités financières –crédits de paiement- pour la période 2011 – 2016 sur la base des autorisations de programme (ou d'engagement) nécessaires à l'opération.

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

- « RER D+ Convention de financement travaux n°2 relative à la réalisation des opérations :
- Goussainville Etape 2
 - Signalisation Paris Nord – Pierrefitte
 - Mesures environnementales et aménagements des gares»

ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION ET DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE N°2

2.1. Description du projet

L'opération globale « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 » comprend les opérations suivantes :

1)	Aménagement du terminus de Goussainville Etape 2
2a)	KVBP/Redécoupage du block V1 (Pierrefitte / Villiers-le-Bel)
2b)	Mise en place du KVBP (Paris-Nord / Pierrefitte)
2c / 2d)	Redécoupage du block (Paris / Villeneuve) & KVBP (Châtelet / Villeneuve)
3)	Amélioration du noeud de Corbeil
4)	Sous-station de Combs-la-Ville
5)	Mesures environnementales et aménagements des gares

La tranche fonctionnelle n°2 objet de la présente convention comprend :

- les travaux des opérations 1, 2b) ;
- les études de projet et les travaux de l'opération 5).

La présente convention de financement permet les dépenses correspondantes par RFF et par la SNCF, chacun pour leur périmètre respectif décrit à l'article 3.2.

Programme de l'opération 1 « Aménagement du terminus de Goussainville étape 2 » :

Maîtrise d'ouvrage RFF

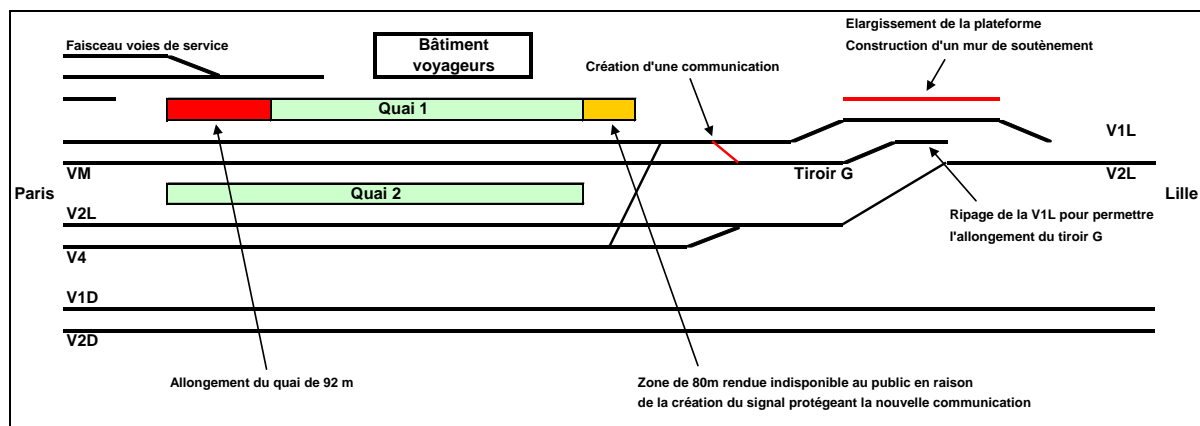
L'étape 1 du projet a consisté en la création d'une voie de tiroir en arrière gare accessible depuis les voies M et 2L, afin de disposer d'une position en terminus supplémentaire pour le retournement de 4 trains par heure à Goussainville. Cette première phase a été mise en service en juin 2009. Cependant, ce fonctionnement n'offre pas la possibilité d'absorber naturellement des retards.

Pour l'étape 2, les améliorations recherchées sont les suivantes :

- Ajout d'une fonctionnalité d'accueil à quai et de retournement des trains « Goussainville » venant du sud (utilisation accrue du tiroir),
- Absorber des retards sans modifier l'affectation initiale conducteur / train.

La solution fonctionnelle retenue est la création d'une liaison entre la voie 1L à quai et le tiroir d'arrière gare. Ainsi, les trains venant de Paris pourront stationner le long du quai 1 pour faire descendre les voyageurs, puis accéder au tiroir G sans passer par la voie M, ce qui permet ensuite de repartir par la voie 2L à quai.

La création de cette communication nécessite des aménagements importants des infrastructures existantes en gare de Goussainville. Les principaux travaux nécessaires à la mise en place de la liaison entre la voie 1L et le tiroir G sont illustrés sur le schéma ci-après :



Maîtrise d'ouvrage SNCF

En complément, l'allongement du quai 1 vers Paris entraîne des modifications des installations d'informations voyageurs et des installations de sûreté. Du matériel de quai est à prévoir sur la partie reconstruite du quai (panneaux, signalétique, confort).

Programme de l'opération 2b) « Mise en place du KVB-P entre Paris-Nord et Pierrefitte » :

Maîtrise d'ouvrage RFF

Le système KVB vise à renforcer la sécurité des circulations tout en laissant à l'agent de conduite l'initiative et la responsabilité de sa conduite. Il n'intervient qu'en cas de non respect des signaux ou de dépassement des vitesses limités autorisés.

Pour renforcer davantage la sécurité apportée par le système KVB, des pratiques professionnelles de conduite ont été instaurées : la VISA (Vitesse Imposée Sécuritaire d'Approche). Elle impose au mécanicien de décélérer au franchissement d'un avertissement et de rester à 30 Km/h sur les 200 m qui précèdent le signal annoncé fermé.

Le gain en termes de sécurité des circulations qui a motivé la mise en œuvre du système KVB s'accompagne donc d'une contrainte sur la fluidité des circulations des trains.

La mise en place du système KVB-P permet de pallier les inconvénients du système KVB et de retrouver ainsi les performances originelles du système de signalisation (BAL).

De ce fait, ce système améliore la fluidité des circulations et accélère le retour à la normale en cas de situation perturbée.

Maîtrise d'ouvrage SNCF

A noter que l'efficacité du KVB-P sur une section de ligne donnée est proportionnelle :

- au taux d'équipement des trains en KVB-P bord des trains,
- à l'application par les conducteurs des règles de conduite adaptées au KVB-P.

L'opération ne comprend pas l'équipement des mobiles équipés en système KVB-P bord compatible et les actions de suivi et de formation des conducteurs.

Programme de l'opération 5) « Mesures environnementales et aménagements des gares » :

Maîtrise d'ouvrage RFF

Cette opération comprend des mesures de protections acoustiques par isolation de façade, l'aménagement du quai de la gare de Brunoy et l'aménagement paysager du terminus de Goussainville (le long du mur de soutènement créé).

Maîtrise d'ouvrage SNCF

L'opération prévoit également l'installation d'abris voyageurs complémentaires dans 6 gares de la ligne (Villeneuve triage, Stade de France, Brunoy, Lieusaint, orangis Bois de l'Epine et Yerres).

2.2. Durée de réalisation des études et travaux objet de la présente convention

La durée de réalisation des études et travaux engagés dans la présente convention et définis à l'article 2.1 est estimée à 36 mois à compter de la signature de la présente par l'ensemble des signataires et l'attribution par les financeurs des autorisations d'engagement et autorisations de programme correspondantes.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation de la 2^{ème} tranche d'études et de travaux telle que définie à l'article 2.1, chacune selon son périmètre respectif.

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-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. Les Maîtres d'Ouvrages

3.2.1. Désignation des maîtres d'Ouvrage

RFF est maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires sur le RFN (voies ferrées, ouvrage d'art, quai excepté ses équipements, assainissement, signalisation, caténaires, énergie électrique et télécommunication).

Concernant les protections de façade, **RFF** pilote les études permettant de déterminer les bâtiments éligibles au titre du projet et assure la gestion des conventions avec les propriétaires des bâtiments. Ces derniers demeurent maîtres d'ouvrage des travaux à réaliser sur les bâtiments leurs appartenant.

La **SNCF** est maître d'ouvrage des équipements de quai y compris abris (hors abris filants).

A noter que l'efficacité du KVB-P sur une section de ligne donnée est proportionnelle :

- au taux d'équipement des trains en KVB-P-bord des trains,
- à l'application par les conducteurs des règles de conduite adaptées au KVB-P.

L'opération ne comprend pas l'équipement des mobiles équipés en système KVB-P bord compatible et les actions de suivi et de formation des conducteurs.

3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les engagements du maître d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet.

3.2.3. Respect des coûts d'objectif

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4.2.1, sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement du projet global et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux impactant le coût objectif. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de la convention, selon les modalités de l'article 4.2.3.

3.2.4. Respect des délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2, sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement du projet global et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le délai de réalisation court à compter de la date de signature de la présente convention par l'ensemble des signataires.

3.3. Coût global de réalisation de la tranche fonctionnelle n° 2

En phase AVP, le coût des opérations de la tranche 2 objet de la présente convention est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à **27.757 M€ (CE 01/2006)**, dont **27.325 M€ (CE01/2006)** sur périmètre RFF et **0.432 M€ (CE01/2006)** sur périmètre SNCF.

3.4. Durée globale de réalisation des travaux de la tranche fonctionnelle n°2

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures des opérations objet de la présente convention est estimée à 36 mois (selon le calendrier prévisionnel joint en annexe 2), à compter de la signature de la présente convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement du projet global et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global.

3.5. Les financeurs

3.5.1. Identification

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- Réseau Ferré de France

3.5.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des prestations définies à l'article 2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à la réalisation des opérations objets de la présente convention et aux études de projet de l'opération 5) sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à **27,757** M€ tous périmètres confondus.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 9.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant aux études et travaux visés à l'article 3 est évalué à :

- **27,757** M€, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2006)
- **37,637** M€ courants, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 4.2.3.

4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrages

4.2.1. Coût d'objectif

Pour cette seconde tranche fonctionnelle, les coûts d'objectif des maîtres d'ouvrages, rattachés aux périmètres définis à l'article 2.1, sont établis comme suit :

"RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 - Tranche 2"				
Coûts d'objectif				
Maîtres d'ouvrages	M Euros de janvier 2006	%	M Euros courants	%
RFF	27,325	98%	37,070	98%
SNCF	0,432	2%	0,567	2%
Total	27,757	100%	37,637	100%

4.2.2. Coûts détaillés

A titre informatif, la ventilation des opérations par poste pour chaque maître d'ouvrage (RFF et SNCF) en k€ CE de référence (1er janvier 2006) est la suivante :

sous la maîtrise d'ouvrage de RFF**Opération n° 1: Goussainville Etape 2**

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	3 795 260
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	2 383 723
Travaux de signalisation	2 123 339
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	2 213 631
Acquisitions de données	0
	0
Frais de maîtrise d'œuvre	1 390 194
Frais de maîtrise d'ouvrage	258 330
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	188 883
Provisions pour risques	969 571
TOTAL REA	13 322 930

Opération 2b : KVBP Paris Nord / Pierrefitte

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	0
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	0
Travaux de signalisation	4 856 600
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	2 368 000
Acquisitions de données (hors frais d'études antérieures)	0
Frais de maîtrise d'œuvre	1 151 539
Frais de maîtrise d'ouvrage	182 214
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	151 642
Provisions pour risques	722 460
TOTAL REA	9 432 455

Opération 5 : Mesures environnementales et aménagements des gares

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	3 411 307
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	52 800
Travaux de signalisation	0
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	37 997
Acquisitions de données	2 500
	0
Frais de maîtrise d'œuvre	383 756
Frais de maîtrise d'ouvrage	114 348
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	218 219
Provisions pour risques	349 160
TOTAL PRO REA	4 570 088

sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF

Opération n° 1: Goussainville Etape 2

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	0
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	115 922
Travaux de signalisation	0
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	0
Acquisitions de données	8 400
Frais de maîtrise d'œuvre	23 956
Frais de maîtrise d'ouvrage	7 416
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	3 272
Provisions pour risques	7 985
TOTAL REA	166 951

Opération 5 : Mesures environnementales et aménagements des gares

3 k€ pour l'aménagement du quai de la gare de Brunoy

262k€ pour les abris voyageurs selon la décomposition suivante :

Acquisitions foncières	0
Travaux de voies ferrées et matériels fixes	0
Travaux d'ouvrage d'art, bâtiment, quai, assainissement	205 725
Travaux de signalisation	0
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	0
Acquisitions de données	0
Frais de maîtrise d'œuvre	32 402
Frais de maîtrise d'ouvrage	13 662
Frais divers (CSPS, agent foncier, procédures,...)	
Provisions pour risques	10 287
TOTAL PRO REA	262 076

4.2.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts (de l'avant-projet et de réalisation) sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention (soit l'indice TP01 de février 2011),
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date fin de chantier.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement de la seconde partie des études et travaux inscrits à la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence et en euros courants fin de chantier :

Financement du périmètre RFF

Le montant du périmètre RFF à financer est de 27.33 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 37.07 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.3.

La part d'autofinancement de RFF au titre de l'article 4 du décret 97-444 s'élève forfaitairement à 4 M€ courants. Elle s'applique au périmètre de RFF seul.

Le montant restant à financer pour le périmètre de RFF est de 24.38 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 33.07 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.3.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de RFF est la suivante :

"RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 - Tranche 2"			
Financier	Etat	Région IdF	Total
Répartition	30%	70%	100%
M Euros de janvier 2006	7,31	17,06	24,38
M Euros courants (1)	9,92	23,15	33,07
(1) actualisation suivant les hypothèses de l'article 4.2.3			

Financement du périmètre SNCF

Le montant du périmètre SNCF à financer est de 0,432 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 soit 0,567 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.3.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1. Versement par appel de fonds

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les maîtres d'ouvrage.

Les maîtres d'ouvrage transmettront, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement par appel de fonds reprenant la dénomination indiquée à l'article 4.2.2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Pour l'Etat, la demande de versement d'acomptes 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 de chaque maître d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

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

Pour la Région, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

-
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées,

La demande d'appels de fonds 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 maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des appels de fonds pouvant être versés par la Région, et l'Etat au maître d'ouvrage sont plafonnés à 95%.

Les annexes 3 et 4 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le décompte général et définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production du bilan physique et financier mentionné à l'article 8.1.

Sur la base du relevé final des dépenses, les maîtres d'ouvrage procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrages doivent être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet.

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

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

Les paiements sont effectués par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94
SNCF	Agence centrale de la Banque de France Paris	30001	00064	00000062385	95

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
RFF	Pôle finances et achats Service finances et gestion des flux Unité back office - exploitation 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
ETAT	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA-IF) Service Politique des Transports (SPoT) Cellule Budget et Synthèse Financière (BSF) 21-23, rue Miollis 75732 PARIS Cedex 15
SNCF	Délégation Financière, Division Investissements subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS cedex 12
STIF	
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS

4.5. Comptabilité de l'opération

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

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

ARTICLE 5. SUIVI DE L'OPERATION

5.1. Information

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

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

5.2. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2.1, et du délai indiqué à l'article 2.2 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 2.1, 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, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...). Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

5.3. Comité technique de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de l'opération comprenant l'ensemble des signataires. Il se réunit au mois une fois par an, à l'initiative du STIF qui est chargé de son organisation.

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir si une décision urgente doit être prise.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. Il devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte notamment :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la calendrier des travaux,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.2., pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions actives de financement concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Il présente également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont

établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

5.4. Information hors comité 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'opération 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 une incidence sur le respect du calendrier, ou une incidence sur le programme.

5.5. Communication

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication des maîtres d'ouvrage.

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

5.6. Intervention d'experts

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

5.7. Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que les maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera ces propositions sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

ARTICLE 7. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

7.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais

7.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 6 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.3 titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

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

7.1.2. Dispositions en cas de modification des délais

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 6 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

7.1.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 6 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 7.2,
- d'augmentation du délai initial,

7.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais

Du fait de son propre régime, RFF organise la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat contenant ses propres clauses d'intéressement dans l'objectif du respect du coût et des délais. En présentant ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités ou boni qui seront imposés ou versés par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération, profiteront de fait aux financeurs.

Les clauses contractuelles types des conventions de mandat prévoient :

- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction de l'écart entre le coût prévisionnel de réalisation et le coût final de réalisation
- des pénalités/boni appliqués sur la rémunération de mandat de MOA et MOE en fonction du nombre de jours calendaires de retard

La somme totale des pénalités/bonifications étant plafonnés à 15% de la rémunération de mandat de MOA et MOE.

ARTICLE 8. BILAN FINAL DE L'OPERATION

8.1. Bilan physique et financier

Les maîtres d'ouvrage établissent sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

8.2. Évaluation économique, sociale et environnementale

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Ile-de-France. Les maîtres d'ouvrage transmettront ce bilan au STIF et aux financeurs.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. 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 mentionnées 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.

9.2. Résiliation de la convention

Les personnes publiques, qui sont parties à cette convention, peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un

mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres personnes publiques sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à indemniser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une remise à niveau fonctionnelle.

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 co-financeurs au prorata de leur participation.

9.3. Litiges

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage, chacun pour leur périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

9.5. Prise d'effet 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, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 9.2, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrages et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

9.6. 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 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

<p>Pour le STIF</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>	<p>Pour l'Etat</p> <p>Daniel CANEPA Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour Réseau Ferré de France</p> <p>Alain QUINET Directeur Général Délégué</p>	<p>Pour la SNCF</p> <p>Bénédicte TILLOY Directrice Générale Transilien</p>	

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échancier des dépenses totales

Annexe 4 : échancier prévisionnel des dépenses pour la durée de la convention

Annexe 5 : échancier prévisionnel des dépenses par financeur pour la durée de la convention

ANNEXE 1

ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

- « RER D+ Convention de financement travaux n°2 relative à la réalisation des opérations :
- Goussainville Etape 2
 - Signalisation Paris Nord – Pierrefitte
 - Mesures environnementales et aménagements des gares»

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'opération	R.Kail	L.Caillaud S.Berton B.Laurent	P.Pellet
Chef de Projet			H.Dupont A.Delpech L.Cerf

Maîtrise d'ouvrage SNCF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération	J. Tribout	C.Buteau S.Berton K. Gavtache	
Gestionnaire d'opération	F. Brugeaud		
Chef de Projet			L.Cerf D.Lasso P. Pellet

ANNEXE 2

CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Tranche 2 de l'opération RER D+ SA2014

SA 2014

		2010	2011	2012	2013	2014
		Procédures EP				
1)	Goussainville Etape 2	AVP	PRO	Achats	REA	
2a)	KVBP/Block V1 (Pierrefitte / Villiers-le-Bel)	AVP /	PRO	Achats	REA	
2b)	KVBP (Paris-Nord / Pierrefitte)		AVP /	PRO	Achats	REA
2c /2d)	Block (Paris / VSG) & KVBP (Châtelet / VSG	AVP /	PRO	Achats	REA	
		Procédures EP				
3)	Amélioration du noeud de Corbeil- Quai	AVP /	PRO	Achats	REA	
	Amélioration du noeud de Corbeil - Com V2/VC	PRO	Achats	REA		
4)	Sous-station de Combs-la-Ville	AVP	PRO	Achats	REA	
5)	Mesures environnementales et aménagements des g	Acoustique	EP	AVP	PRO	Achats
					REA	

ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2016

DES DEPENSES TOTALES de l'opération « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 »

[en M euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

TOTAL									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	1,58	5,79	8,12	21,32	43,31	16,86	2,59	0,87	100,44
M€ courants	1,67	6,40	9,78	27,19	57,18	22,95	3,69	1,27	130,13
Périmètre RFF									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	1,52	5,59	8,03	21,12	41,24	16,84	2,59	0,87	97,80
M€ courants	1,60	6,16	9,67	26,93	54,45	22,93	3,69	1,27	126,69
Périmètre SNCF									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,06	0,20	0,09	0,20	2,07	0,02	0,00	0,00	2,64
M€ courants	0,07	0,24	0,11	0,26	2,73	0,02	0,00	0,00	3,44

ANNEXE 4

ECHEANCIER PREVISIONNEL

POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

DES DEPENSES

[en M euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

TOTAL Convention PRO REA Tranche 2									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,000	0,035	0,103	4,091	13,773	6,465	2,421	0,869	27,757
M€ courants	0,000	0,042	0,130	5,330	18,480	8,934	3,446	1,274	37,637
Périmètre RFF Convention PRO REA Tranche 2									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,000	0,000	0,095	3,888	13,603	6,449	2,421	0,869	27,325
M€ courants	0,000	0,000	0,120	5,065	18,252	8,912	3,446	1,274	37,070
Périmètre SNCF Convention PRO REA Tranche 2									
Prévisions de dépenses	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	total
M€ constants aux CE 01/2006	0,000	0,035	0,008	0,203	0,170	0,016	0,000	0,000	0,432
M€ courants	0,000	0,042	0,010	0,264	0,228	0,022	0,000	0,000	0,567

ANNEXE 5

ECHEANCIER PREVISIONNEL

POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

DES DEPENSES PAR FINANCEUR

[en euros M courants et en euros constants aux CE 01/2006]

TOTAL Convention PRO REA Tranche 2																
Prévisions de dépenses par financeurs	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF
	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%
M€ constants aux CE 01/2006	0,00	0,00	0,01	0,02	0,03	0,06	1,10	2,57	3,69	8,61	1,73	4,04	0,65	1,51	0,23	0,54
M€ courants	0,00	0,00	0,01	0,03	0,04	0,08	1,43	3,35	4,95	11,56	2,39	5,58	0,92	2,15	0,34	0,80
Périmètre RFF Convention PRO REA Tranche 2																
Prévisions de dépenses par financeurs	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF
	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%
M€ constants aux CE 01/2006	0,00	0,00	0,00	0,00	0,025	0,059	1,04	2,43	3,64	8,49	1,73	4,03	0,65	1,51	0,23	0,54
M€ courants	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,07	1,36	3,16	4,88	11,40	2,39	5,57	0,92	2,15	0,34	0,80
Périmètre SNCF Convention PRO REA Tranche 2																
Prévisions de dépenses par financeurs	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF	Etat	RIF
	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%	30%	70%
M€ constants aux CE 01/2006	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,01	0,06	0,14	0,05	0,12	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
M€ courants	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,01	0,08	0,19	0,07	0,16	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00