

Délibération n° 2012/00028
Séance du 8 février 2012



Pôle Eole – Evangile (future Rosa Parks)
Approbation de la
Convention de Financement – Tranche fonctionnelle n° 2

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'article L 123-1 du code de l'environnement ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Projets Etat – Région 2007 – 2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat Particulier Paris Région 2009 – 2013 approuvé le 26 novembre 2009 par la Région et le 19 décembre 2009 par le Département de Paris
- VU** le schéma de principe du pôle Eole Evangile approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009 ;
- VU** l'avant projet du pôle Eole Evangile approuvé par délibération n°2010 – 0713 du conseil du STIF du 8 décembre 2010
- VU** la convention de financement n°1 approuvée par le conseil du STIF du 8 décembre 2010
- VU** le rapport n ° 2012 /0028 ;
- VU** l'avis de la commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du lundi 6 février 2012 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement relative à la tranche fonctionnelle n°2 de travaux de la réalisation du projet de gare Rosa Parks, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, conclue entre le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat, la Ville de Paris et RFF, annexée à la présente délibération, est approuvée pour un montant de 79,995 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 2 : RFF, en tant que maître d'ouvrage, est invité à poursuivre les travaux, afin de permettre une ouverture de la gare fin 2015.

ARTICLE 3 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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


Jean-Paul HUCHON

2012

Gare Eole - Evangile

(future ROSA PARKS)

Convention de financement n°2
relative à la réalisation de l'opération
(poursuite des travaux)



 RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE	 Île-de-France	 MAIRIE DE PARIS
	 L'autorité organisatrice de vos transports en Île-de-France	 STIF ÎLE-DE-FRANCE

Convention de financement n°2

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France, la Ville de Paris, Réseau Ferré de France et le STIF
relative à la réalisation de l'opération (études de projet et premiers travaux)

« Gare Eole – Evangile »
(future Rosa Parks)

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

Article 1. objet de la convention	7
Article 2. contenu de l'opération et de la tranche fonctionnelle n°2.....	7
2.1. Description du projet	7
2.2. Description des travaux.....	8
2.3. Travaux de la tranche fonctionnelle 2	10
2.4. Durée de réalisation des études et poursuite des travaux objet de la présente convention	10
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	11
3.1. L'autorité organisatrice des transports	11
3.2. Le Maître d'Ouvrage.....	11
3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage.....	11
3.2.2. Engagements du Maître d'Ouvrage	11
3.2.3. Périmètre de la tranche fonctionnelle 2.....	11
3.2.4. Respect des coûts d'objectifs	11
3.2.5. Respect des délais de réalisation	11
3.3. Coût de réalisation de la tranche fonctionnelle 2	12
3.4. Les financeurs	12
3.4.1. Identification	12
3.4.2. Engagements	12
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	12
4.1. Estimation des dépenses (annexes 3 et 4).....	12
4.2. Coûts d'objectifs du maître d'ouvrage.....	12
4.2.1. Coût d'objectif de la tranche fonctionnelle n°2	12
4.2.2. Coûts détaillés	13
4.2.3. Modalités d'actualisation	14
4.3. Plan de financement.....	14
4.4. Modalités de versement des crédits de paiements	14
4.4.1. Versement d'acomptes	14
4.4.2. Versement du solde.....	15
4.4.3. Paiement.....	15
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation	15
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
4.6. Comptabilité de l'opération	16
Article 5. MODALITES DE contrôle PAR LES FINANCEURS	17
Article 6. ORGANISATION ET SUIVI de L'OPERATION.....	17
6.1. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage.....	17
6.2. Comité technique de suivi de la convention de financement	17
6.3. Information hors comité de suivi	18
6.4. Communication	18
6.5. Intervention d'experts	19
6.6. Achèvement des prestations	19
Article 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....	19
Article 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS	20
8.1. Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais	20
8.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif	20
8.1.2. Dispositions en cas de modification des délais	20
8.1.3. Dispositions communes	20
8.2. Intéressement sur le respect du coût d'objectif et des délais	21
Article 9. BILAN final de l'opération.....	21
9.1. Bilan physique et financier	21
9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale	22
Article 10. DISPOSITIONS GENERALES	22
10.1. Modification de la convention.....	22
10.2. Résiliation de la convention	22
10.3. Litiges	23
10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	23
10.5. Prise d'effet de la convention	23
10.6. Mesures d'ordre	23

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 [à compléter],
- **la Ville de Paris**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **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,

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,

ci-après désigné par le maître d'ouvrage.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2012 0XXX du Conseil du STIF en date du 8 février 2012.

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

Visas

Vu le code des transports,

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

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 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 Île-de-France,

Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

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

Vu le contrat particulier entre la Région Ile de France délibéré le 26 novembre 2009 et le Département de Paris délibéré le 19 décembre 2009,

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 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Vu le schéma de principe de l'opération « Gare Eole – Evangile» approuvé par décision n° 2009 0121 du conseil du STIF du 11 février 2009 et par le Conseil d'Administration de RFF du 12 mars 2009,

Vu la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études d'Avant-Projet de l'opération « Gare Eole – Evangile », notifié le 17 décembre 2009,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 21 octobre 2010, et par le Conseil du STIF le du 8 décembre 2010 par délibération n° 2010 - 0713,

Vu la convention de financement n°1 relative à la réalisation de l'opération (études de projet et premiers travaux), notifiée le

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 21 octobre 2010 autorisant son président à signer la présente convention,

Vu la délibération du Conseil de Paris du XXXXX autorisant Monsieur le Maire à signer la présente convention

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

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Gare Eole - Evangile », dont la livraison est prévue fin 2015, est un élément majeur de la desserte de l'est parisien par les transports collectifs. Nouvelle gare du RER E entre Pantin et Magenta, elle sert de support au projet de restructuration urbaine de « Paris Nord-Est » entre les portes de la Chapelle et de la Villette.

Prévu fin 2012, le tracé du prolongement du T3 à Porte de la Chapelle desservira dès la mise en service le site de la future gare, afin de constituer un pôle d'échanges, potentiellement encore étoffé à terme avec l'arrivée de TRAM'Y en provenance de Saint-Denis.

Le projet « Gare Eole - Evangile » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 11 février 2009 et d'un avant projet approuvé par le Conseil du STIF du 8 décembre 2010 (délibération n° 2010 – 0713)

Le coût global de réalisation de cette opération comprend les coûts avant-projet (AVP), projet (PRO) et réalisation (REA).

Les coûts AVP étant financés dans le Contrat Projets Etat Région 2007-2013 (CPER 2007-2013), ils font partie du coût du projet. La clé de répartition du financement de la présente convention de financement tient donc compte des montants déjà engagés par l'Etat et la région Ile de France

En phase AVP, le coût du projet est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à 119,66 M€ (CE 01/2006), y compris le coût de l'avant-projet à 3,15 M€ (CE 01/2006), soit 152.788 M€ courants et de 116,51 M€ (CE 01/2006) hors AVP, soit 148.788 M€ courants selon les clés de répartition de financement suivantes :

COUT DU PROJET HORS AVP aux CE 01/2006					
aux CE 01/06	Etat	Région	CG75	RFF	Total
CPER 2007-2013 (M€)	26,401	51,158		0,489	78,049
pm : clé CPER seul	33,83%	65,55%		0,62%	100,00%
CPRD 2009-2013 (M€)		8,541	29,920		38,461
pm : clé CPRD seul		22,22%	77,78%		100,00%
CPER + CPRD (M€)	26,401	59,700	29,920	0,489	116,510
clé générale : CPER + CPRD	22,66%	51,24%	25,68%	0,42%	100,00%

A ce jour, l'Etat, la Région et la Ville de Paris se sont engagés au financement de l'opération au travers de deux contrats (voir tableau ci-après) :

- le CPER 2007 – 2013 entre l'Etat et la Région
- le CPRD 2009 – 2013 entre la Région et le Département de Paris

	Etat	Région	CG75	RFF	Total
CPER 2007-2013 (M€ aux CE 01/06)	28,500	55,700			84,200
CPRD 2009-2013 (M€ aux CE 01/09)		10,000	35,000		45,000
Décision du CA du 23/09/2010 (M€ aux CE 01/06)				0,500	0,500

Ce projet a déjà obtenu des financements d'un montant de 4 M€ courants (soit 3,15 M€ CE 01/2006) au titre du contrat de projets Etat-Région 2007 - 2013 dont 2,8 M€ financés par la Région Ile-de-France et 1,2 M€ par l'Etat.

RFF étant bénéficiaire des redevances liées aux locaux de commerces prévus dans le cadre du projet, sa participation financière est fixée à 500 k€ (CE 01/2006).

Le financement de la première tranche fonctionnelle d'études, d'acquisitions foncières et de travaux liés à l'opération « gare Eole Evangile (future gare Rosa Parks) » a fait l'objet d'une première convention de financement en 2011, pour un montant de 36.515 M€ CE 01/2006, soit 44.54 M€ courants.

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures est estimée à 62 mois (selon le calendrier joint en annexe 2), à compter de la notification de la précédente convention de financement n°1, et sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage 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.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne la réalisation et le financement de la dernière tranche fonctionnelle d'études et de travaux liés à l'opération « Gare Eole - Evangile » comme indiqué à l'article 2.

Il s'agit d'arrêter les modalités financières –crédits de paiement- pour la période 2013-2017 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 :

« Gare Eole - Evangile – Convention de financement n°2 »

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

2.1. Description du projet

La gare, de plain pied avec la rue Gaston Tessier, s'insère en souterrain sous les voies (en remblai de 8m de hauteur) et le quai qui la recouvre. Le parvis sud est un espace de transition entre la salle d'échange et la rue.

La gare est constituée de deux volumes principaux :

- La salle d'échange d'une longueur de 69 mètres sur une largeur de 22 mètres, et avec une hauteur proche de 7m, est l'espace où les voyageurs achètent leur titre de transport, consultent les informations, valident leur titre de transport, et accèdent ensuite au quai.

- Les locaux de service, dans un volume qui jouxte la salle d'échange, d'environ 24m X 16m sur deux niveaux. Au rez-de-chaussée sont rassemblés les guichets et locaux d'exploitation, et à l'étage, les locaux techniques. Un local commercial en duplex s'inscrit dans ce même volume.

La gare est articulée autour d'un quai central en courbe de 225 m de longueur utile et d'environ 15 m de largeur dans sa partie centrale. La hauteur du quai est de 92 cm par rapport au plan du rail. Il est équipé d'un abri filant de 140m qui protège l'ensemble des débouchés des circulations verticales. Les circulations verticales, qui permettent de desservir le quai, se composent de 2 escaliers mécaniques, d'un ascenseur et de rampes associées à 2 escaliers fixes.

L'ensemble des installations de la gare est accessible aux personnes à mobilité réduite dans le respect de la Spécification Technique d'Interopérabilité, depuis le domaine public jusqu'au quai.

Le passage piéton sous les voies ferrées du faisceau de voies de Paris-Est depuis la rue Gaston Tessier, d'une largeur de 12.50m, aboutit à une traversée à niveau de la Petite Ceinture, permet un échange multimodal avec le T3 et le futur T8 et constitue un maillon du lien urbain devant relier la Cité Michelet au Boulevard Macdonald. Deux locaux de commerce dans le passage urbain sous les voies animent ce lieu.

2.2. Description des travaux

La création de la gare nécessite :

- un ripage des voies 2 Eole, 2 bis et 4 Villette vers le sud afin d'insérer le quai central,
- la création d'ouvrages d'art afin d'élargir la plateforme.

La gare en elle-même est en partie un bâtiment, en partie un ouvrage d'art sous voie.

De ce fait, le projet Evangile est un projet multi métiers sollicitant l'ensemble des domaines liés au ferroviaire (voie, signalisation, énergie, télécom, caténaires, assainissement, ouvrage d'art), ainsi que l'ensemble des métiers liés à l'activité bâtiments (gros œuvre, génie civil, charpente, métallerie, corps d'état techniques et secondaires).

Tracé de voie

L'inscription du quai de la gare nouvelle entre les voies EOLE oblige à riper vers le sud les voies 2 EOLE, 2 bis et 4 Villette (voie de tiroir de la gare Est Pierre).

La zone concernée par les travaux commencera vers le point kilométrique 1,850 (origine gare de l'Est) pour s'achever au point 3,150 au niveau du pont rail sur le canal de Saint Denis. Le tracé prend en compte la configuration d'une gare compatible avec la réalisation ultérieure de deux tiroirs de retournement situés à l'est du quai (projet Eole à l'ouest).

Les ouvrages d'art

La modification du tracé nécessite de créer de nouveaux ouvrages d'art ou de modifier ceux existants, ils sont listés ci après :

- un mur de soutènement de 150 m de longueur, rue d'Aubervilliers (OA1),
- une extension du pont-rail de l'Evangile rétablissant la rue d'Aubervilliers (OA2),
- un mur de soutènement de 165 m de longueur et de 5 à 7m de hauteur, rue Gaston Tessier (OA3),
- un élargissement des trois ouvrages d'art sur le faisceau des voies de la Petite-Ceinture (OA7),
- un mur de soutènement à l'est du franchissement de la Petite-Ceinture (OA8).

Pour les besoins fonctionnels de la gare, les ouvrages d'art suivants seront également créés :

- les locaux de service, qui abritent les guichets et locaux d'exploitation mais également les locaux techniques (OA43),
- la salle d'échange, qui assure les circulations verticales avec le quai (OA42),
- le passage urbain de 12,5 m de largeur sous le faisceau des voies de Paris-Est et du raccordement (OA41).

Signalisation

Des adaptations des installations ferroviaires (voies, aiguillages et signalisation) sont nécessaires :

- adaptation de quelques signaux,
- redécoupage du block à hauteur de la gare de l'Évangile par adjonction d'un signal supplémentaire par sens de circulation,
- adaptation des vitesses de circulation sur les voies 1 et 2 EOLE.

Caténaires

Les travaux caténaires se limitent à une adaptation du plan de piquetage et du tracé au nouveau plan de voie, avec comme contrainte la prise en compte du quai et des bâtiments.

Assainissement

Le projet s'inscrit dans un cadre global de réaménagement urbain. Le règlement de l'assainissement (édité par le service Eau et Assainissement de la Ville de Paris) présente les futurs aménagements réalisés dans ce secteur, et les prescriptions de rejet dans les réseaux.

La plate-forme sera drainée en entrevoies. Au niveau des murs de soutènement, un fossé drainant sera mis en œuvre à son couronnement. Ce fossé permettra de drainer les eaux de plate-forme et éviter toute rétention d'eau en arrière de mur.

Des bassins de rétention sont prévus pour tamponner les eaux de l'infrastructure nouvelle. Ces bassins sont destinés au stockage des eaux drainées avant rejet vers un exutoire dans le réseau communal existant.

2.3. Travaux de la tranche fonctionnelle 2

La tranche fonctionnelle 2 correspond à l'avancement des travaux suivant. Les montants sont en k€ CE 1/2006.

POSTES	Montants hors AVP	Pourcentage TF2	Montants TF2
1. FONCIER	265	0%	0
2. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES			
Voies + terrassement des voies	15 122	90%	13 610
IFTE, Signalisation, Télécom, Energie, Génie civil IS	16 293	55%	8 961
Tapis antivibratiles	619	100%	619
3. GENIE CIVIL			
Ouvrages d'art	14 674	40%	5 870
OA 3 : Mur de soutènement rue Gaston Tessier	3 869	0%	0
Quais	1 315	100%	1 315
Drainages/rétentions	5 235	100%	5 235
4. GARE			
Génie Civil - OA (OA 4.2)	12 190	80%	9 752
GC, gros œuvre, second œuvre, corps d'états techniques, équipements	13 373	100%	13 373
5. TRAVAUX CONNEXES			
Déviation chaussée routière et réseaux	2 653	0%	0
6. FRANCHISSEMENT URBAIN	5 014	90%	4 513
7. PR	9 415	90%	8 511
8. MOE	12 127	50%	6 064
9. MOAD	3 839	50%	1 920
10. MOA	507	50%	253
TOTAL	116 510		79 995

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

La durée de réalisation des travaux engagés dans la présente convention et définis à l'article 2.2 est estimée à 62 mois à compter de la notification de la précédente convention de financement n°1.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la poursuite de la réalisation d'études, d'acquisitions foncières et de travaux telle que définie à l'article 2, 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. Le Maître d'Ouvrage

3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage

Le maître d'ouvrage de l'opération est RFF.

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage de la gare nouvelle Eole-Evangile et des éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

3.2.2. Engagements du Maître 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 pour son périmètre approuvé par le conseil d'administration de RFF du 21 octobre 2010.

3.2.3. Périmètre de la tranche fonctionnelle 2

La présente convention de financement permet les dépenses par RFF des travaux décrits dans la tranche fonctionnelle n°2 (voir article 2.2).

3.2.4. Respect des coûts d'objectifs

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect du coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 4.2., sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet et la réalisation des travaux impactant le coût d'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.

3.2.5. Respect des délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.4, sous réserve que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications au maître d'ouvrage 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 notification par le STIF de la précédente convention n°1.

3.3. Coût de réalisation de la tranche fonctionnelle 2

La présente convention porte sur le financement des travaux pour un montant de 79.995 M€ HT CE 01/2006 soit 104.248 M€ HT courants.

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

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

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- La Ville de Paris,
- RFF

3.4.2. 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 (annexes 3 et 4)

Les dépenses afférentes à la réalisation de la « gare Eole – Evangile » depuis les études de l'AVP jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 119,66 M€.

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 7.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

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

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

4.2. Coûts d'objectifs du maître d'ouvrage

4.2.1. Coût d'objectif de la tranche fonctionnelle n°2

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis à l'article 3.2 est de 79.995 M€ HT CE 01/2006. Le coût d'objectif en euros courants n'est donné qu'à titre indicatif et s'élève à 104.248 M€ HT .

4.2.2. Coûts détaillés

Postes	Montants en K€ CE janvier 2006
1. FONCIER	265
2.INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	32 034
Voies	15 122
IFTE, Signalisation, Télécom, Energie, Génie civil IS	16 293
Tapis antivibratiles	619
3. GENIE CIVIL	25 092
Ouvrages d'art	14 674
OA 3 : Mur de soutènement rue Gaston Tessier	3 869
Quais	1 315
Drainages/rétentions	5 235
4. GARE	25 563
Ouvrage d'art 4.2	12 190
Génie civil, gros œuvre, second œuvre, corps d'états techniques, équipements	13 373
5. TRAVAUX CONNEXES	2 653
6. FRANCHISSEMENT URBAIN	5 014
7. PR	9 415
8. MOE (Etudes et suivi des travaux)	12 127
9. MOAD (Etudes et suivi des travaux)	3 839
10. MOA (Etudes et suivi des travaux)	507
TOTAL hors AVP	116 510
11. AVP	3 150
TOTAL y compris AVP	119 660

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,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de 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 des travaux de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence et en euros courants fin de chantier :

Opération « Gare Eole – Evangile »					
Plan de financement					
	État	Région	VdParis	RFF	Total
	22,66%	51,24%	25,68%	0,42%	100%
€ CE 01/2006	18 126 867	40 989 438	20 542 716	335 979	79 995 000
€ courants	23 622 682	53 416 868	26 770 983	437 843	104 248 376

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions, qui sont versées à RFF par les co-financeurs en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

4.4.1. Versement d'acomptes

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

Le maître d'ouvrage transmettra, 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.

La demande de versement par appel de fonds comprendra :

- l'état d'avancement exprimé en pourcentage de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 4.2.2. ; cet état comportera également les calculs d'actualisation permettant son établissement en euros courants et en euros aux conditions de référence de la présente convention,
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés 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,
 - 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 signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région, l'Etat et la Ville de Paris 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, le maître d'ouvrage présente 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, le maître d'ouvrage procède, 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 le maître d'ouvrage 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 en tant que 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 :

RFF

sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

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

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	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun A l'attention M. Hastings Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
VILLE DE PARIS	Direction de la Voirie et des Déplacements Agence de la Mobilité 40 rue du Louvre 75001 PARIS

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

La clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

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.

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 de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage 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.

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

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 la date d'expiration de la présente convention 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. ORGANISATION ET SUIVI DE L'OPERATION

6.1. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France et Contrat Particulier Région Département, 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 2.4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engage 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.

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 3.1, 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...). Le maître d'ouvrage s'engage 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.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études de projet et réalisation et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

6.2. 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.

Le maître d'ouvrage établit 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,

-
- le 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.

6.3. Information hors comité 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'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.

6.4. Communication

Le maître d'ouvrage s'engage, 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 du maître 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.

6.5. 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, le maître d'ouvrage s'engage 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. Le maître d'ouvrage est lui chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

6.6. Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite 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 7. 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 le maître d'ouvrage envisage des modifications 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 les propositions mineures 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 le maître 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 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

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

8.1.1. 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 7 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 4.2 portant sur le 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. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

8.1.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit 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 7 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.

8.1.3. 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 7 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 8.2,
- d'augmentation du délai initial,

8.2. 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/boni étant plafonnés à 15% de la rémunération de mandat de MOA et MOE.

ARTICLE 9. BILAN FINAL DE L'OPERATION

9.1. Bilan physique et financier

Le maître d'ouvrage établit 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.

9.2. 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 le maître 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. Le maître d'ouvrage transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1. 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.

10.2. 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 parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

Dans tous les cas, toutefois, les co-financeurs s'engagent à indemniser au maître 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, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

10.3. 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.

10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître 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.

10.5. 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 10.2, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par le maître d'ouvrage 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.

10.6. 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 / /

<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 la ville de Paris</p> <p>Bertrand DELANOE Maire</p>
<p>Pour Réseau Ferré de France</p> <p>Alain QUINET Directeur Général Délégué</p>		<p>Pour le STIF</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéancier des dépenses totales

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

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

Annexe 6 : répartition des montants de la tranche fonctionnelle 2 selon les sources de financement

ANNEXE 1

ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

Gare Eole - Evangile

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

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération / Directeur de projet	Tung NGUYEN	Paul LE MATT	
Chef de Projet			Christophe TUAILLON

ANNEXE 2
CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2017

DES DEPENSES TOTALES (HORS AVP)

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

A titre prévisionnel non contractuel

Dépenses totales									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	total
€ courants	2 718 759	13 996 580	27 824 019	47 062 777	35 465 757	17 098 981	3 904 551	716 309	148 787 733
€ constants aux CE 2006	2 334 000	11 665 810	22 515 190	36 973 970	27 051 450	12 662 350	2 807 230	500 000	116 510 000

ANNEXE 4

ECHEANCIER PREVISIONNEL

POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

DES DEPENSES

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

Prévision de dépenses	2013	2014	2015	2016	2017	total
€ courants	47 062 777	35 465 757	17 098 981	3 904 551	716 309	104 248 376
€ constants aux CE 2006	36 973 970	27 051 450	12 662 350	2 807 230	500 000	79 995 000

ANNEXE 5

**ECHEANCIER PREVISIONNEL
POUR LA DUREE DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT
DES DEPENSES PAR FINANCEUR**

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

Prévision de dépenses	2013		2014		2015		2016		2017		TOTAL	
	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006	€ courants	€ constants CE 2006
ETAT	10 664 425	8 378 302	8 036 541	6 129 859	3 874 629	2 869 289	884 771	636 118	162 316	113 300	23 622 682	18 126 867
REGION	24 114 967	18 945 462	18 172 654	13 861 163	8 761 518	6 488 188	2 000 692	1 438 425	367 037	256 200	53 416 868	40 989 438
Ville de Paris	12 085 721	9 494 915	9 107 607	6 946 812	4 391 018	3 251 691	1 002 689	720 897	183 948	128 400	26 770 983	20 542 716
RFF	197 664	155 291	148 956	113 616	71 816	53 182	16 399	11 790	3 008	2 100	437 843	335 979
TOTAL	47 062 777	36 973 970	35 465 757	27 051 450	17 098 981	12 662 350	3 904 551	2 807 230	716 309	500 000	104 248 376	79 995 000

ANNEXE 6

Répartition des montants de la tranche fonctionnelle 2 selon les sources de financement

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

	Etat		Région		CG75		RFF	
	€ CE 01/2006	€ courants	€ CE 01/2006	€ courants	€ CE 01/2006	€ courants	€ CE 01/2006	€ courants
CPER 2007-2013	18 126 867	23 622 682	35 124 955	45 774 354				
CPRD 2009-2013			5 864 483	7 642 513	20 542 716	26 770 983		
Autre							335 979	437 843
Total	18 126 867	23 622 682	40 989 438	53 416 868	20 542 716	26 770 983	335 979	437 843