

Délibération n°2013/520
Séance du 11 décembre 2013

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 A MAIRIE DE SAINT-OUEN :
AVENANT AU PROTOCOLE CADRE RELATIF AUX FINANCEMENTS
CONVENTION DE TRAVAUX N°2

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

- VU** le code des transports (partie législative), et notamment les articles L. 1241-1 et suivants ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2007-2013 d'Ile-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la convention particulière transport signée le 26 septembre 2011 par l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure du contrat particulier du 6 novembre 2012 ;
- VU** le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris
- VU** le contrat particulier signé le 26 novembre 2009 entre la Région Ile-de-France et la Ville de Paris ;
- VU** le contrat particulier signé le 11 mai 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- VU** le contrat particulier signé le 19 juin 2009 entre la Région Ile-de-France et le conseil général des Hauts-de-Seine ;
- VU** la délibération n° 2009-0408 en date du 8 avril 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales du projet de désaturation de la ligne 13 du métro ;
- VU** la délibération n° 2010-0380 en date du 7 juillet 2010 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation ;
- VU** la délibération 2011-0773 en date du 5 octobre 2011 par laquelle Le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 ;
- VU** l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes ;
- VU** la délibération n°2011/0905 en date du 7 décembre 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures ;
- VU** l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012 ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Saint-Ouen ;

Accusé de réception en préfecture
075-207500078-20131211-2013-520-DE
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception préfecture : 16/12/2013

- VU** la délibération n°2012/0210 en date du 11 juillet 2011 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ;
- VU** la délibération n°2012/379 en date du 13 décembre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé l'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, le protocole cadre relatifs aux financements et la convention de financement n°1 n°12DPI048 relative aux études de projet, acquisitions foncières et premiers travaux de l'opération Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, notifiée par le STIF en date du 2 mai 2013 ;
- VU** la délibération n°2012/380 en date du 13 décembre 2012 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé la convention de financement n°12DPI045 relative à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, notifiée par le STIF en date du 2 mai 2013, et la convention de financement relative à l'amélioration de l'intermodalité entre la gare de Bercy et la ligne 14 du métro n°12DPI046 ;
- VU** le rapport n°2013/520 ;
- VU** l'avis de la Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de Projets du 6 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver l'avenant n°1 au protocole cadre relatif aux financements de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen et de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 – passage de 6 à 8 voitures ;

ARTICLE 2 : d'approuver la convention de financement relative à la réalisation de l'opération – convention de financement n°2 pour un montant de 391,722M€ millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de janvier 2008, soit 508,265 millions d'euros hors taxes en valeur courante entre :

- la Société du Grand Paris à hauteur de 59,27%
- la Région Ile-de-France à hauteur de 18,93%
- la Ville de Paris à hauteur de 20%
- le Conseil général des Hauts-de-Seine à hauteur de 0,90%
- le Conseil général de Seine Saint-Denis à hauteur de 0,90% ;

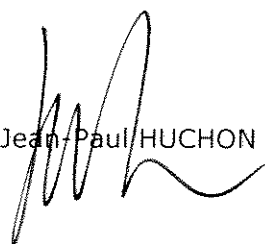
ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant au protocole cadre des financements et ladite convention de financement ;

ARTICLE 4 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

ARTICLE 5 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

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

Jean-Paul HUCHON



2013

Désaturation de la ligne **13**

par le prolongement de la ligne **14**

Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

Convention de financement
relative à la réalisation de l'opération

Convention de financement n°2



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Société du Grand Paris,
la Région Île-de-France, la Ville de Paris,
les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis
le STIF et la RATP
relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

Convention N°2

SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	9
Article 1. Objet de la convention.....	10
Article 2. Contenu de la présente convention de financement	11
2.1. Début des travaux de gros œuvre et de second œuvre	11
2.2. Le contenu des dossiers	11
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	12
3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet.....	12
3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe	12
3.1.2. L'autorité organisatrice des transports	12
3.1.3. Identification et engagements des maîtres d'ouvrage.....	12
3.2. Les financeurs.....	13
3.2.1. Identification des financeurs	13
3.2.2. Financement par les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis	13
3.2.3. Engagements.....	13
3.2.4. Régularisation des participations financières.....	14
3.3. Calendrier de réalisation des objets de la présente convention de financement....	14
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	15
4.1. Coût global de l'opération	15
4.2. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement n°2.....	15
4.3. Coût et financement	15
4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts.....	15
4.3.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage.....	16
4.3.3. Modalités d'actualisation	16
4.4. Plan de financement	16
4.5. Modalités de versement des crédits de paiements.....	17
4.5.1. Versement d'acomptes	17
4.5.2. Versement du solde	18
4.5.3. Paiement.....	18
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	18
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	19
4.7. Comptabilité de l'opération.....	20
Article 5. MODALITES DE contrôle.....	20
5.1. Par les financeurs.....	20
5.2. Par le STIF.....	20
Article 6. Gestion des écarts.....	20
6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif de l'Avant Projet.....	20
6.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	21
6.3. Dispositions communes	21
<i>Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif).</i>	21
Article 7. PILOTAGE ET SUIVI de L'OPERATION	21
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	22
7.2. Comité des financeurs de l'opération	23
7.3. Information hors comité et commission de suivi	23
7.4. Communication.....	24
7.5. Intervention d'experts.....	24
7.6. Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage	24
Article 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....	25
Article 9. BILAN DE L'OPERATION	25

Article 10. Stipulations GENERALES	25
10.1. <i>Modification de la convention</i>	25
10.2. <i>Résiliation de la convention</i>	25
10.3. <i>Litiges</i>	26
10.4. <i>Propriété intellectuelle et diffusion des études</i>	26
10.5. <i>Date d'effet de la convention</i>	26
10.6. <i>Mesures d'ordre</i>	27
ANNEXES	29

Entre,

En premier lieu,

En présence de 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° CR/CP du Conseil régional en date du ,

La **Ville de Paris**, représenté par le Maire, dûment mandaté par délibération n° en date du ,

Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° en date du .

Le **Département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° en date du .

La **Société du Grand Paris** (SGP), établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 30 avenue des Fruitières à Saint Denis et dont le numéro de SIRET est : 525 046 017 00030, représentée par le Président du directoire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par décret du 14 septembre 2011,

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

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

ci-après désigné le STIF, autorité organisatrice et maître d'ouvrage conjoint.

- la **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, 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 13^{ème}, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représenté par son Président Directeur Général,

ci-après désigné la RATP, maître d'ouvrage conjoint.

Visas

VU le code des transports, notamment l'article L.1241-4,

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

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

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

VU la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

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'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,

VU le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP,

VU le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transports public du Grand Paris,

VU le Contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

VU le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

VU le protocole entre l'Etat et la Région Ile de France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,

VU la délibération n° CR 50-11 du Conseil Régional d'Ile-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

VU la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011,

VU la délibération n° CR 55-13 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 20 juin 2013 adoptant le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris,

VU la délibération n° CS 2011-4 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

VU les Contrats Particuliers Région/Département,

VU la délibération n° CR -12 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 2012, approuvant l'avenant n°1 au Contrat particulier Région-Département de la Seine-Saint-Denis,

VU la délibération n° CR -13 du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 21 juin 2013, approuvant l'avenant n°1 au Contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine,

VU le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,

VU le protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen et l'adaptation des stations existantes, approuvé par le Conseil régional du 22 novembre 2012 (CR 97-12), le Conseil de Paris du , le Conseil général des Hauts de Seine du , le Conseil général de Seine Saint-Denis du , le Conseil d'administration du STIF en date du 13 décembre 2012, le Conseil d'administration de la RATP du ; le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 23 novembre 2012 (délibération n° CS 2012-9) ,

VU l'avenant n°1 au protocole cadre financier pour le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen, approuvé par le Conseil régional du 26 septembre 2013, le Conseil de Paris du , le Conseil général des Hauts de Seine du , le Conseil général de Seine Saint-Denis du 14 novembre 2013, le Conseil d'administration du STIF en date du 11 décembre 2013, le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du

VU les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP,

VU la délibération n° 2009-0408 en date du 8 avril 2009 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de caractéristiques Principales du projet de désaturation de la ligne 13 du métro,

VU la délibération n° 2010-0380 en date du 7 juillet 2010 par laquelle le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation,

VU le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil du STIF en date du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,

VU le schéma de principe relatif à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvé en conseil de la RATP du 14 octobre 2011,

VU la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 approuvée en conseil du STIF du 5 octobre 2011 par la délibération 2011-0773,

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2011-3237 du 7 décembre 2011 portant ouverture de l'enquête publique du 11 janvier 2012 au 12 février 2012, préalable à la déclaration d'utilité publique, et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes,

VU le schéma de principe relatif à l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 passage de 6 à 8 voitures approuvé en conseil du STIF le 7 décembre 2011,

VU l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique adressé par la Préfecture au STIF par courrier daté du 19 avril 2012,

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

VU l'Arrêté inter-préfectoral n°2012-2787 du 4 octobre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 14 du métro parisien de Saint-Lazare à Saint-Ouen

VU La déclaration de projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen approuvé par la délibération n°..... du Conseil du STIF,

VU la convention de financement n°1 n°12DPI048 relative aux études de projet , acquisitions foncières et premiers travaux de l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, notifiée par le STIF en date du 2 mai 2013 ,

VU le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris

VU la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil Régional,

VU la délibération n°..... du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris,

VU la délibération n°..... du Conseil de Paris,

VU la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil général des Hauts-de-Seine,

VU la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil général de la Seine-Saint-Denis,

.

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

En application du protocole-cadre relatif aux financements, le projet de désaturation de la ligne 13 prévoit le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen », d'une part, et l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, d'autre part.

Ces deux opérations ont notamment pour objectifs essentiels :

- de désaturer la ligne 13 à la mise en service du prolongement ;
- d'augmenter la capacité de transport de la ligne 14 prolongée à « Mairie de Saint-Ouen » par le passage de 6 à 8 voitures des trains afin d'offrir la capacité maximale permise par les infrastructures adaptées de la ligne (au moins 40 000 voyageurs à l'heure et par sens) ;
- de permettre les prolongements ultérieurs au Nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, et au sud jusqu'à Aéroport d'Orly en optimisant les investissements publics.

En application de l'article L1241-4 du code des transports et du décret 2011-320 du 23 mars 2011, s'agissant du prolongement d'une ligne existante, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen ».

Le prolongement de la ligne 14, opération majeure du Plan de Mobilisation de 2009 au titre de la désaturation de la ligne 13, est inscrit au Contrat de projets « 2007-2013 » sous l'intitulé « Amélioration de la ligne 13 » et à la convention particulière transports sous le titre « Extension de la ligne 14 entre la gare Saint-Lazare et la future gare mairie de Saint-Ouen ».

La désaturation de la ligne 13 du métro est un enjeu fondamental

Fin 2006, le STIF a lancé une réflexion sectorielle visant à étudier des solutions alternatives, permettant de désaturer la ligne 13 et d'apporter un net gain de qualité de service de la desserte du nord-ouest parisien. Parmi les scénarios étudiés, le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est apparu comme le plus pertinent.

Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du prolongement de la ligne 14 a été approuvé en Conseil du STIF du 8 avril 2009. Après délibération de la Commission nationale du débat public (CNDP), le STIF a organisé une concertation préalable sous l'égide d'un garant. Cette première étape de consultation du public s'est tenue du 10 janvier au 9 février 2010. Le bilan de la concertation a été approuvé au Conseil du STIF du 07 juillet 2011.

Parallèlement, le STIF a engagé les études pour constituer le schéma de principe et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, approuvés en Conseil du STIF du 5 octobre 2011. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 16 janvier au 17 février 2012. Le rapport de l'enquête publique a présenté un avis favorable sans réserve.

L'avant-projet administratif, validé par le Conseil du STIF du 07 décembre 2012, a fixé le coût d'objectif à 1200 M€ aux conditions économiques de janvier 2008 soit (1380 M€ aux conditions économiques de janvier 2012).

La mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen est prévue à horizon 2017.

Le Plan de mobilisation

Le plan de mobilisation a inscrit le prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen comme une opération urgente et a mobilisé les partenaires suivants pour son financement : Région,

Etat, Ville de Paris, Conseil général des Hauts de Seine et Conseil général de Seine Saint-Denis.

Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris

Le 6 mars 2013, le Premier Ministre a annoncé les arbitrages du gouvernement relatifs au calendrier de réalisation du Grand Paris Express et à sa complémentarité avec la modernisation et le développement du réseau de transport. Afin d'accélérer les opérations du Plan de mobilisation de 2009, une contribution de 2 milliards d'euros de la Société du Grand Paris (SGP) a ainsi été annoncée.

Le prolongement de la ligne 14 s'inscrivant dans la perspective du Grand Paris Express pourra bénéficier d'un financement complémentaire de la part de la SGP. Ainsi, le Protocole Etat-Région en date du 19 juillet 2013 mentionne qu' « *en ce qui concerne le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint-Ouen », au-delà des 30% actés dans le protocole de financement de novembre 2012, la SGP participera à hauteur de 348 M€ (CE 2012) supplémentaires, en substitution de la part régionale qui sera redéployée, en accord avec l'Etat, sur les autres opérations du plan de mobilisation.* »

En conséquence, le plan de financement tel que prévu initialement dans le protocole-cadre relatif aux financements s'en trouve modifié. Il s'agit donc de préciser le nouveau plan de financement qui reste conforme au coût d'objectif de l'opération, maintenu à 1380 M€ (CE 2012).

La contribution de la Société du Grand Paris

En application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et du décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la ligne Bleue du Réseau de Transport Public du Grand Paris (liaison d'Orly à Saint Denis Pleyel) constituée des prolongements de la ligne 14 au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint Denis Pleyel et au sud d'Olympiades à Orly. Cette ligne constitue la ligne 14 du Nouveau Grand Paris.

La Société du Grand Paris considère nécessaire de participer à l'opération objet de la présente convention afin de rechercher conjointement avec les autres signataires de la présente convention une optimisation des investissements publics. La Société du Grand Paris est en effet fondée à apporter sa contribution au financement de ce projet, dès lors que ce prolongement est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique, qu'il prévoit l'adaptation nécessaire des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité, et qu'il intègre toutes les dispositions permettant les mises en service des prolongements à Saint-Denis Pleyel, à Villejuif Institut Gustave Roussy et à Orly conformément au calendrier du Nouveau Grand Paris.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des travaux nécessaires au prolongement de la ligne 14 du métro. Ainsi, elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux et travaux de gros œuvre,
- préciser les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général du projet.

Le financement de ces travaux s'inscrit dans le protocole cadre financier pour le prolongement de ligne 14.

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

**« Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à
Mairie de Saint-Ouen – Convention de financement n° 2 »**

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Début des travaux de gros œuvre et de second œuvre

Dans le cadre de cette convention, la RATP assurera le lancement des travaux de gros-œuvre :

- du tunnel
- des quatre stations (Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-St Ouen RER et Mairie de St Ouen)
- du site de maintenance et de remisage (SMR)

tels que présentés dans l'Avant-Projet.

Les missions de maîtrise d'œuvre nécessaires au lancement et au début de ces réalisations seront mises en place.

Par ailleurs la RATP mettra en place les éléments logistiques nécessaires à la réalisation de ces chantiers (mise en place logistique, protection acoustique, gardiennage...)

Durant cette phase, la RATP poursuivra les dévoiements des réseaux concessionnaires nécessaires, ainsi que les acquisitions foncières.

Concernant les travaux Aménagements et Système, cette convention de financement permettra le démarrage des travaux liés au système de transport (moyens audio-visuels, SAET, voie...).

La RATP précisera les plannings généraux de l'opération jusqu'à la mise en service.

La présente convention intègre de plus :

- Les coûts de maîtrises d'ouvrage : pilotage, communication, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à la conduite de la phase Achats pour la première partie des travaux,
 - Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des missions qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
 - Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- Le coût des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions.

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe entre STIF et RATP est abordée au point 3.1.

2.2. Le contenu des dossiers

Ils comprendront :

- les dossiers de consultation des entreprises,
- un dossier de synthèse sur les études des concessionnaires et l'impact des déviations sur le planning général de l'opération,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières réalisées durant cette phase.

A première demande, l'ensemble des documents, hors DCE, est remis par la RATP aux parties sous format CD-Rom.

A la demande d'un des signataires de la présente convention de financement, l'ensemble des documents hormis ceux concernant le SAET, y compris les DCE, pourra être consulté auprès de la RATP.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage du projet

3.1.1. Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

L'article L 1241-4, alinéa 2, du code des transports, dispose que :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Par opérations décidées à partir du 1^{er} janvier 2010, il est entendu : au terme de l'Article 19 dernier alinéa du décret du 23 mars 2011, « (...), une opération est regardée comme décidée lorsqu'elle a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé (...) ».

Le projet de désaturation de la ligne 13 par la ligne 14 n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1^{er} janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1^{er} janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/RATP.

S'agissant de la ligne 14, le STIF et la RATP s'engagent à élaborer et signer la convention prévue par l'article L1241-4 du code des transports. Cette convention aura pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par ces deux établissements, notamment en termes de responsabilité.

La convention de maîtrise d'ouvrage conjointe est communiquée aux financeurs désignés dans la présente convention dès sa signature.

3.1.2. L'autorité organisatrice des transports

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

3.1.3. Identification et engagements des maîtres d'ouvrage

Pour la réalisation de ce projet, le STIF et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage et en assument la responsabilité conjointe.

En application de l'article L1241-4 du code des transports, la répartition précise des tâches et responsabilités entre les deux maîtres d'ouvrage sera prévue par la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe.

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification des financeurs

Le protocole-cadre relatif au financement de l'opération de Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 « Saint Lazare à Mairie de Saint-Ouen » et Adaptation des stations existantes de la ligne 14-passage de 6 à 8 voitures, prévoit le plan de financement général du projet.

Le Protocole Etat-Région du 19 juillet 2013, relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, prévoit la participation supplémentaire et plafonnée de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, au-delà de la participation actée dans le protocole-cadre précité en substitution de la part régionale qui sera redéployée en accord avec l'Etat sur les autres opérations du Plan de Mobilisation. C'est pourquoi, l'avenant n°1 au protocole cadre financier de l'opération de la ligne 14 fixe de nouvelles clés de financement.

Les clés de répartition du protocole sont :

- La Société du Grand Paris (55,22%),
- La Région Ile de France (12,78%),
- La Ville de Paris (20%),
- Le Département des Hauts-de-Seine (2,92%),
- Le Département de la Seine-Saint-Denis (2,92%).

Comme prévu par l'avenant au protocole, « *le reste à financer (6,16%) sera pris en compte dans le cadre de la prochaine période de contractualisation.* »

3.2.2. Financement par les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis

Conformément à l'avenant n°1 au CPRD Région-Département des Hauts-de-Seine, il a été retenu « *un lissage des crédits de paiement adapté aux contraintes du Département [...] suivant l'échéancier ci-dessous :* »

En M€	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Crédits de paiement (en CE 2012)	0	1	2	3	4	15	15

Ce principe de lissage des crédits de paiement sera également appliqué au Département de la Seine-Saint-Denis.

3.2.3. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les financements nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.3, des études et des travaux précisés à l'article 2 de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

3.2.4. Régularisation des participations financières

Afin de prendre en compte les nouvelles clés de financement de la SGP et de la Région fixées par l'avenant au protocole cadre relatif aux financements, la présente convention de financement régularise les participations de la convention n° 1 sur la base des clés initialement fixées par le protocole. C'est pourquoi, la clé de financement de la SGP est portée à 59,27% et celle de la Région à 18,93% (intégrant l'avance du « reste à financer », les parts des deux Départements qui auraient dû être financées, et la régularisation au bénéfice de la Région de sa participation au titre de la CoFi n°1 vu le changement de clés du protocole cadre)¹.

La Ville de Paris n'est pas impactée puisque sa clé de financement est maintenue à 20%.

Afin de tenir compte du lissage des CP pour les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, et conformément à ce qui a été acté dans le cadre de la convention de financement travaux n° 1, ceux-ci régularisent l'avance faite par la SGP pour leur compte dans le cadre de la présente convention. C'est pourquoi, leur clé de financement est ramenée à 0,9% correspondant à l'avance faite par la SGP. Cette même clé est déduite de celle de la SGP.

Par ailleurs, également pour tenir compte des contraintes fixées par les montants plafonds du tableau des CP des Départements, et dans le cadre de la présente convention, la Région avance à titre provisoire le financement des Départements. Cette avance à titre provisoire sera régularisée dans le cadre de la prochaine convention, sur la base des montants en euros constants.

A partir de 2015 (date de la mise en place prévisionnelle de la convention de financement n°3), les avances provisoires effectuées par les financeurs qui seront allés au-delà des clés prévues l'avenant au protocole cadre relatif aux financements, dans le cadre de la convention de financement travaux n°1 et de la présente convention, seront régularisées, soit le « reste à financer » sur les conventions de financement n°1 et 2 par la Région et la part des CG 92 et CG 93 par la Région (13,14 M€ + 13,14 M€ soit 26,28 M€ aux CE 01/2012).

La régularisation se fera dans le cadre de la prochaine convention de financement, sur la base des montants en euros constants.

Les clés de répartition pour la présente convention deviennent alors :

- La Société du Grand Paris (59,27%),
- La Région Ile-de-France (18,93%),
- La Ville de Paris (20%),
- Le Département des Hauts-de-Seine (0,9%),
- Le Département de la Seine-Saint-Denis (0,9%).

3.3. Calendrier de réalisation des objets de la présente convention de financement

Le délai prévisionnel de réalisation de cette phase est fixé à 60 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. Ces missions, détaillées à l'article 2.1 de la présente convention, s'inscrivent dans le cadre du planning général, joint en annexe 3 à la présente convention

Ces missions s'inscrivent dans le cadre du planning prévisionnel général, joint en annexe 3 à la présente convention.

¹ Détail de la participation régionale de 18,93% qui intègre :

- la nouvelle clé de 12,78% définie dans l'avenant au protocole cadre de 2013,
- des participations supplémentaires au titre de la présente convention de financement n°2 : le remboursement du « reste à financer » porté par la SGP sur la convention de financement n° 1 + le « reste à financer » de la convention de financement n° 2 + la part des deux Départements de la convention de financement n° 2,
- des déductions visant à régulariser l'impact du changement de clé de la participation de la Région (34,804M€ de participation régionale dans la convention de financement n° 1 correspondant à la clé régionale de 38% définie dans le protocole cadre initial).

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Coût global de l'opération

En Conseil du STIF du 13 décembre 2012, le coût d'objectif du projet en phase AVP a été établi à 1200 M€ HT (CE 01/2008).

Ainsi, conformément au protocole cadre, les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage sont établis comme suit selon les modalités d'actualisation définies à l'article 4.3.3 :

Maître d'ouvrage	M€ HT CE 01/2008	M€ HT CE 01/2012
RATP	1200*	1380
TOTAL	1200	1380

* y compris un montant de 0,750M€ (CE 2008), au titre des frais de maîtrise d'ouvrage du coût du projet, pour des expertises techniques conduites par le STIF tout au long du projet.

4.2. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement n° 2

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux missions visées à l'article 2 est évalué à :

- 450 M€, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2012), soit 508,265 M€ courants selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.3.3.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

4.3. Coût et financement

4.3.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts de cette phase, objet de la présente convention, s'établissent comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts en M€ HT constants (CE 01/2008)	Coûts en M€ HT constants (CE 01/2012)	Coûts en M€ HT courants conventionnels
RATP	391,722	450	508,265
Total	391,722	450	508,265

4.3.2. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage

La RATP fournit une estimation des postes nécessaires pour mener à bien les missions visées à l'article 2

Estimation prévisionnelle des coûts (M€ HT – CE 01/2008)	RATP	Total
Début des travaux Gros œuvre (tunnel, stations, ...) et compléments acquisitions foncières et dévoiement réseaux	296,722	296,722
Début des travaux Aménagements et Systèmes (travaux de voie, aménagement de station et système de transport)	57	57
Frais de MOE	26	26
Frais de MOA	12	12
PAI	-	-
Total en M€ constants (CE 01/2008)	391,722	391,722
Total en M€ courants	508,265	508,265

4.3.3. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts 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.

4.4. Plan de financement

Le plan de financement de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2008 :

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen						
M€ HT constants (CE 01/2008)						
	Région	SGP	Ville de Paris	CG92	CG93	Total
RATP	74,153	232,174	78,344	3,525	3,525	391,722
	18,93%	59,27%	20,00%	0,90%	0,90%	100%
Total	74,153	232,174	78,344	3,525	3,525	391,722

En euros aux CE de janvier 2012

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen						
M€ HT constants (CE 01/2012)						
	Région	SGP	Ville de Paris	CG92	CG93	Total
RATP	85,185 <i>18,93%</i>	266,715 <i>59,27%</i>	90,000 <i>20,00%</i>	4,050 <i>0,90%</i>	4,050 <i>0,90%</i>	450 <i>100%</i>
Total	85,185	266,715	90,000	4,050	4,050	450

En euros courants conventionnels :

Prolongement de la ligne 14 à mairie de Saint-Ouen						
M€ HT courants						
	Région	SGP	Ville de Paris	CG92	CG93	Total
RATP	96,215 <i>18,93%</i>	301,249 <i>59,27%</i>	101,653 <i>20,00%</i>	4,574 <i>0,90%</i>	4,574 <i>0,90%</i>	508,265 <i>100%</i>
Total	96,215	301,249	101,653	4,574	4,574	508,265

4.5. Modalités de versement des crédits de paiements

4.5.1. 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 les maîtres d'ouvrage.

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

A-Versement des acomptes pour la Région, la SGP, la Ville de Paris et les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis :

La demande d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de comptabilisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 3.2.1 et 4.4;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

B-Plafonnement des acomptes pour la Région, la Ville de Paris, la SGP et les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis :

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région est plafonné à 95% du montant global de l'opération avant le versement du solde.

La SGP, la Ville de Paris, les Départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis adoptent le même principe d'un cumul des acomptes plafonné à 95%.

Les financeurs demandent à avoir un échéancier actualisé des crédits de paiement en avril pour l'année n et en août pour les années n et n+1.

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

4.5.2. Versement du solde

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

Le versement du solde à un maître d'ouvrage est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal ou le directeur financier de ces maîtres d'ouvrage indiqués à l'article 4.5.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

4.5.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires de chacun des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 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 des maîtres d'ouvrage.

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Immeuble Le Cézanne 30, rue des fruitiers 93200 SAINT-DENIS	Agence comptable	01 82 46 20 05 jean-marc.ecoiffier@societedugrandparis.fr
Région Ile-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	01 53 85 53.85 Annabelle.acharrok@iledefrance.fr
Ville de Paris	40, rue du Louvre 75001 PARIS	Mairie de Paris Direction de la voirie et des déplacements	01.40.28.70.10 Yvette.Ranc@paris.fr
Département des Hauts-de-Seine	2-16 Bd Soufflot 92751 NANTERRE cedex	PAT - DIT – Unité de gestion administrative et financière	01 41 91 25 07 imoreau@cg92.fr
Département de la Seine-Saint-Denis	Conseil général de Seine-Saint-Denis, Hôtel du Département 93006 Bobigny Cedex	Direction de l'aménagement, bureau des transports	Bertrand Masquelier 01 43 93 87 46 bmasquelier@cg93.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 Pierre-louis.aubert@ratp.fr
STIF	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division Fer	01 47 53 28 00 Gilles.fourt@stif.info

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

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

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

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

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

4.7. Comptabilité de l'opération

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

Les maîtres d'ouvrage conjoints conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de l'émission des dites pièces.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

Les maîtres d'ouvrage conjoints conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter des maîtres d'ouvrage conjoints, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

5.1. Par les financeurs

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

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

5.2. Par le STIF

Dans le cadre de l'article 14 du décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF, ce dernier veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France. Les mesures particulières de suivi des études et travaux objet de la présente convention seront mises en place dans la convention de MOA conjointe en vue de permettre au STIF de remplir les missions qui lui sont dévolues.

Pour répondre à ce suivi, la RATP fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 7.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

6.1. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif de l'Avant Projet

S'il apparaît que, au cours de l'opération, 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 et propose le cas échéant la réalisation d'un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, 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 4.1 au 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. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un avant-projet modificatif.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage.

6.2. 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 STIF et les financeurs peuvent solliciter 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 de la Convention de Financement qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, 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, de l'avis rendu par le STIF et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

6.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, 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 le maître d'ouvrage concerné et 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,
- d'augmentation du délai initial.

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.1 de la présente convention constitue un plafond global.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Conformément à l'Ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L 1241-4 du code des

transports, le STIF assure le suivi et le contrôle d'ensemble de la maîtrise d'ouvrage conjointe dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice des transports.

Les modalités de ce contrôle seront traitées dans la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 3.1.

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

7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant du protocole cadre et de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

La RATP établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par la RATP devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le suivi de l'opération s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- 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 de réalisation fixé pour la RATP,
- un état des lieux sur la consommation des provisions
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- 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 de financement en vigueur concernant la même opération, la RATP effectue une mise à jour des

prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour du projet :

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

7.2. Comité des financeurs de l'opération

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et le maître d'ouvrage.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

La RATP établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par la RATP devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et de coûts prévus à l'Avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. La RATP présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.3. Information hors comité et commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier ;
- à tenir informer les financeurs, entre deux comités de suivi, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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

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

7.4. 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.

Le traitement 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.

7.5. 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, la RATP 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. La RATP est chargée de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

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

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

Le STIF s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des délais indiqués et des estimations conformément aux articles 2 et 3.5 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, le maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, DCE, marchés de travaux et contrôles techniques divers, etc.).

ARTICLE 8. 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 (article 3.3) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que la RATP envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, elle transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Elle 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 au protocole cadre et le cas échéant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, 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 stipulations de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces stipulations 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 des maîtres d'ouvrage conjoints. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION

La convention de financement qui bouclera le financement des travaux de la ligne 14 actera dans des articles spécifiques concernant :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan LOTI de l'opération.

ARTICLE 10. STIPULATIONS 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 4.5.4 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 signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire du financement, 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 missions requises est consécutive à un cas de force majeure.

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

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

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 des maîtres d'ouvrage, les modalités de ce régime de propriété seront définies dans la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe. D'ores et déjà les maîtres d'ouvrage conjoints s'interdisent mutuellement de diffuser les résultats de ces études à des tiers à la présente convention sans l'accord préalable et exprès de son maître d'ouvrage conjoint.

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

La SGP ayant en charge les futurs prolongements de la ligne 14, elle pourra utiliser les résultats de ces études pour ses besoins propres dans le cadre des futurs prolongements de la ligne 14,

Les modalités de cette utilisation seront définies par les maîtres d'ouvrage conjoints et la SGP dans les six mois à venir, et pourront porter notamment sur des limitations de cette utilisation du fait de la protection du savoir faire des maîtres d'ouvrage conjoints ou de leurs prestataires.

La SGP s'engageant en contrepartie à fournir, selon les mêmes modalités, aux maîtres d'ouvrage les études qu'elle a réalisées et qui s'avéreront utiles au présent projet.

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

10.5. Date 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.

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

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2.

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 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Visa Etat	Pour la Région Ile-de-France	Pour la Société du Grand Paris
Jean DAUBIGNY Préfet de la région Ile-de-France Préfet de Paris	Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Etienne GUYOT Président du Directoire
Pour la Ville de Paris	Pour le Conseil Général des Hauts-de-Seine	Pour le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis
Bertrand DELANOË Maire de Paris	Patrick DEVEDJIAN Président	Stéphane TROUSSEL Président
Pour la RATP	Pour le STIF	
Pierre MONGIN Président Directeur Général	Sophie MOUGARD Directrice Générale	

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des dépenses

Annexe 3 : Calendrier

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE STIF

Maître d'ouvrage :
M. Jean-Louis PERRIN
Directeur des projets d'investissement

Chef de la Division Fer :
M. Gilles FOURT

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :
M. Michel DAGUERREGARAY
Directeur délégué

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des dépenses de la RATP

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES AP/ AE

Les montants sont donnés à titre indicatif sur la base des montants indiqués dans l'avenant au protocole cadre (les montants par exercice sont arrondis) :

M€ HT CE 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Région	18	27	26	15	0	0	85,00
SGP	100	153	14	0	0	0	267,00
Ville de Paris	28	37	26	0	0	0	90,00
CG92	4	0	0	0	0	0	4,00
CG93	4	0	0	0	0	0	4,00
Total	153	217	65	15	0	0	450,00

M€ HT courants	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Région	19	30	47	0	-	-	96,22
SGP	100	168	33	0	-	-	301,25
Ville de Paris	30	40	32	0	-	-	101,65
CG92	5	0	0	0	-	-	4,574
CG93	5	0	0	0	-	-	4,574
Total	158,15	238,00	112,12	0	0	0	508,265

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES DÉPENSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

M€ HT CE 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Région	0	19	37	29	0	0	85
SGP	0	60	119	88	0	0	267
Ville de Paris	0	20	40	30	0	0	90
CG92	0	1	2	1	0	0	4
CG93	0	1	2	1	0	0	4
Total	0	100	200	150	0	0	450

Les chiffres du tableau ont été arrondis.

M€ HT courants	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Région	0	21,763	42,380	32,072	0	0	96,215
SGP	0	67,444	133,763	100,042	0	0	301,249
Ville de Paris	0	22,590	45,179	33,884	0	0	101,653
CG92	0	1,144	2,287	1,143	0	0	4,574
CG93	0	1,144	2,287	1,143	0	0	4,574
Total	0	114,085	225,896	168,284	0	0	508,265

ECHancier PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE POUVANT FAIRE L'OBJET DE PAIEMENT SUR L'EXERCICE (APPELS DE FONDS)

M€ HT CE 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Région	0	16	34	30	5	0	85
SGP	0	51	110	94	12	0	267
Ville de Paris	0	17	37	31	5	0	90
CG92	0	1	2	1	0	0	4
CG93	0	1	2	1	0	0	4
Total	0	86	185	157	22	0	450

Les chiffres du tableau ont été arrondis.

M€ HT courants	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Région	0	18,327	38,944	34,362	4,582	0	96,215
SGP	0	57,327	123,647	105,662	14,613	0	301,249
Ville de Paris	0	19,201	41,791	35,014	5,647	0	101,653
CG92	0	1,144	2,287	1,143	0	0	4,574
CG93	0	1,144	2,287	1,143	0	0	4,574
Total	0	97,143	208,956	177,324	24,842	0	508,265

ANNEXE 3 Calendrier

ANNEXE 3	
Nom de la tâche	
	A1 T1 T2 T3 T4
	A2 T1 T2 T3 T4
	A3 T1 T2 T3 T4
	A4 T1 T2 T3 T4
	A5 T1 T2 T3 T4
	A6 T1 T2 T3
Convention de financement signée	●
Délai prévisionnel de la phase	60 mois
Acquisitions Foncières / Concessionnaires (Suite)	■
Début de Travaux de Gros-Œuvre	■
Début de Travaux Systèmes Transports	■