

Délibération n°2013/523
Séance du 11 décembre 2013

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU METRO
PHASE 2 DE MONTROUGE A BAGNEUX
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE
A LA REALISATION DE L'OPERATION
SECONDE CONVENTION TRAVAUX

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°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- 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 projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, arrêté par le Conseil Régional le 25 octobre 2012 ;
- VU** le contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la revoyure de la Convention spécifique transport (CST) du 6 octobre 2012 ;
- VU** les délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et n°09.181 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine ;
- VU** les décisions du Conseil d'Administration du STIF n°7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral déclaratif d'utilité publique du 15 février 2005 portant sur les deux phases de l'opération ;
- VU** l'avant projet « A4a-Ligne 4-Prolongement à Mairie de Montrouge (Phase 1) » approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°8287 du 8 avril 2005 ;
- VU** l'avant projet « Ligne 4-Prolongement à Bagneux (Phase 2) » et la convention de financement approuvés par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2011/0774 du 5 octobre 2011 ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n°2012-226 du 11 décembre 2012 portant sur l'arrêté d'utilité publique, au profit de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), le prolongement de la ligne 4 du métro de Mairie de Montrouge à Bagneux (phase 2) et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bagneux et de Montrouge (92) ;

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20131211-2013-523-DE
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception en préfecture : 16/12/2013

VU le rapport n°2013/523 ;

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 la convention de financement relative à la réalisation de l'opération – seconde convention de travaux, correspondant à la seconde tranche des travaux de gros œuvre et de second œuvre et à la dernière tranche des travaux de dévoiement de réseaux concessionnaires, entre :

- la Région d'Ile-de-France 60,025 %,
- l'Etat 25,725 %,
- le Conseil général des Hauts-de-Seine 14,250 %,

pour un montant de 111,432 M€₂₀₀₆ HT, actualisable, non révisable et non assujetti à la TVA ;

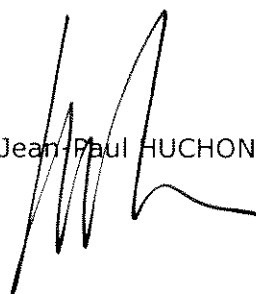
ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale du STIF à signer ladite convention ;

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

ARTICLE 4 : 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.

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

Jean Paul HUCHON



2013

Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2)

Convention de financement
relative à la réalisation de l'opération

Seconde convention de travaux



Convention de financement régissant les rapports entre
l'Etat, la Région Île-de-France,
le Département des Hauts-de-Seine,
le STIF et la RATP
relative au prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux

« Convention relative à la réalisation de l'opération –
Seconde convention de travaux »

SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	7
Article 1.Objet de la convention.....	9
Article 2 Contenu de la présente convention de financement	9
2.1 <i>Travaux de gros œuvre et de second œuvre</i>	9
2.2 <i>Le contenu des dossiers</i>	10
Article 3.ROLES ET ENGAGEMENTs DES PARTIES	10
3.1. <i>La maîtrise d'ouvrage du projet</i>	10
3.1.1. <i>Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage</i>	10
3.1.2. <i>Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage</i>	10
3.2. <i>L'autorité organisatrice des transports</i>	10
3.3. <i>Les financeurs</i>	10
3.3.1 <i>Identification des financeurs au titre de la convention de financement</i>	10
3.3.2. <i>Engagements</i>	11
3.4. <i>Calendrier de réalisation de la présente convention de financement</i>	11
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	11
4.1. <i>Coût global de l'opération</i>	11
4.2. <i>Rappel des financements précédents</i>	11
4.3. <i>Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement</i>	12
4.4. <i>Coût et financement</i>	12
4.4.1. <i>Tableau de synthèse de répartition des coûts</i>	12
4.4.2. <i>Coûts de réalisation détaillés</i>	13
4.4.3. <i>Modalités d'actualisation</i>	13
4.5. <i>Plan de financement</i>	13
4.6. <i>Modalités de versement des crédits de paiements</i>	14
4.6.1 <i>Versement d'acomptes</i>	14
4.6.2. <i>Versement du solde</i>	15
4.6.3. <i>Paiement</i>	15
4.6.4. <i>Bénéficiaires et domiciliation</i>	15
4.7. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i>	16
4.8. <i>Comptabilité de l'opération</i>	17
ARTICLE 5. MODALITES DE contrôle	17
5.1. <i>Par les financeurs</i>	17
5.2. <i>Par le STIF</i>	17
Article 6. définition et Gestion des écarts.....	17
6.1. <i>Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif de l'Avant Projet</i>	17
6.2. <i>Dispositions en cas de modification des délais</i>	18
6.3. <i>Dispositions communes</i>	18
Article 7. PILOTAGE ET SUIVI de L'OPERATION	18
7.1. <i>Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)</i>	19
7.2. <i>Comité des financeurs de l'opération</i>	20
7.3. <i>Information hors comité et commission de suivi</i>	20
7.4. <i>Communication</i>	20
7.5. <i>Intervention d'experts</i>	21
ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	21
ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION	22
9.1. <i>Bilan physique et financier de la convention</i>	22
9.2. <i>Évaluation économique, sociale et environnementale</i>	22
ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES	22
10.1. <i>Modification de la convention</i>	22
10.2. <i>Résiliation de la convention</i>	23
10.3. <i>Litiges</i>	23
10.4. <i>Propriété intellectuelle et diffusion des études</i>	23
10.5. <i>Date d'effet de la convention</i>	23
10.6. <i>Mesures d'ordre</i>	24
ANNEXES	26

Entre,

En premier lieu,

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

La **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP de la Commission permanente du Conseil régional en date du ,

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

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- 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.

En troisième 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.

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° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),
- 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 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** 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 revoyure de la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France du 6 novembre 2012,
- VU** le Contrat Particulier Région Ile-de-France/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** les textes spécifiques et les autorisations de signatures portant sur la RATP,
- VU** le schéma de principe relatif au prolongement de la ligne 4 à Bagneux approuvé en Conseil du STIF en date du 4 avril 2002 par la délibération n° 7447,
- VU** la décision n°8287 en date du 8 avril 2005 par laquelle le Conseil du STIF a désigné la RATP pour réaliser l'ensemble de l'opération,
- VU** l'Avant-projet de l'opération « prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2) », et la Convention de financement et de gouvernance (n°3) Travaux préparatoires : Réalisation de travaux de reconnaissance et premières acquisitions foncières, approuvés par décision n° 2011-0774 du Conseil du STIF du 5 octobre 2011,
- VU** l'avis favorable figurant dans le rapport de la Commission d'enquête publique (phase 2) adressé par la Préfecture des Hauts-de-Seine à la RATP par courrier daté du 19 avril 2012,
- VU** l'Arrêté inter-préfectoral DRE/BELP n°2012-226 du 11 décembre 2012 déclaratif d'utilité publique, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de prolongement de la ligne 4 du métro de mairie de Montrouge à Bagneux (phase 2),
- VU** la convention de financement travaux n°1 approuvé par délibération n° CP de la Commission permanente du Conseil régional du 4 avril 2013,
- VU** la délibération n°..... de la commission permanente du du Conseil Régional,
- VU** la délibération n°..... du Conseil général des Hauts-de-Seine,

Considérants

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Rappel du projet et de son avancement

Le prolongement au Sud de la ligne 4 du métro consiste à relier Paris depuis la station Porte d'Orléans à Bagneux en desservant Montrouge, deux communes situées dans les Hauts-de-Seine, à proximité du Val-de-Marne.

Il s'agit de créer 3 nouvelles stations et plus de 3,5 km de tunnel, d'aménager des installations d'exploitation (retournement, garage, entretien) en arrière-gare et de créer un pôle bus à la station terminus.

Le prolongement de la ligne 4 à Montrouge et à Bagneux a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 4 avril 2002 et d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prononcée le 15 février 2005, prorogée le 4 février 2010.

Afin de s'inscrire dans les engagements financiers figurant dans le contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006, cette opération a fait l'objet d'un phasage fonctionnel de réalisation :

- Une **première phase**, de Paris à Montrouge mise en service en mars 2013, consistant à créer 1,4 km de tunnel, une nouvelle station Mairie de Montrouge et des installations provisoires d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains), pour un coût objectif fixé à 169,119 M€ aux conditions économiques de janvier 2004.
- Une **seconde phase**, de Montrouge à Bagneux, consistant à créer 2 km de tunnel, 2 nouvelles stations Verdun Sud et Bagneux (dénomination provisoire) ainsi que de nouvelles installations d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains).

L'avant-projet de la seconde phase

La seconde phase du prolongement de la ligne 4 du métro de Montrouge à Bagneux a fait l'objet d'un **avant-projet** approuvé en Conseil du STIF du 5 octobre 2011.

Le **programme** de cette seconde phase du prolongement ligne 4 du métro est le suivant :

- un tunnel et ouvrages annexes jusqu'à l'arrière gare sur un linéaire de 1,975 km ;
- deux stations : Verdun Sud et Bagneux ;
- une arrière-gare composée d'un espace de manœuvre, de remisage et d'un centre de dépannage des trains ;
- un pôle bus à la station terminus.

L'avant-projet approuvé en Conseil du STIF définit un coût objectif de 307,1 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 (soit 391,01 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) et prévoit une mise en service fin 2019. Ce coût objectif n'inclut pas les aménagements relatifs à l'intermodalité notamment le pôle bus à Bagneux, à la charge du STIF, ni l'interconnexion avec la station Bagneux-Métro du Grand Paris Express (GPE).

Par rapport au Schéma de principe du 4 avril 2002, il apparaît un certain nombre d'évolutions apportées au prolongement de la ligne 4, phase 2 :

- le décalage de la station Verdun Sud et modification du tracé du tunnel ;
- la remontée du profil du tunnel et de la station Bagneux ;
- la reconfiguration de l'arrière-gare avec la suppression de la configuration en épi du centre de dépannage des trains et création dans l'arrière-gare et d'un seul tenant de 18 positions de garage (au lieu de 12 prévues au Schéma de principe) puis du centre de dépannage des trains.

Ces modifications permettent d'assurer la faisabilité du projet tout en l'optimisant et présentent plusieurs impacts :

- sur le foncier (en tréfonds et en surface) non couvert par la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2005 ;
- sur le cadre de vie et l'environnement : desserte différente du territoire par la station Verdun Sud, localisation différentes des emprises de chantier, impact sur le cadre naturel (alignement d'arbres...).

Il résulte de ces évolutions la nécessité d'acquérir du foncier situé hors des périmètres rattachés au projet de métro et définis dans la Déclaration d'utilité publique portée par arrêté du 15 février 2005. Ces périmètres concernent principalement les secteurs de la station Verdun Sud et l'arrière-gare au-delà de la station Bagneux.

Préparation des travaux de la seconde phase : nouvelle enquête publique, arrêté d'utilité publique, études PROjet et travaux préparatoires

Ces évolutions pouvant être considérées comme substantielles d'un point de vue du droit, il a été décidé, lors de la Commission de suivi du projet en date du 13 décembre 2010, d'engager une nouvelle enquête publique sur l'intégralité de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro.

Cette enquête publique s'est tenue du 9 janvier au 10 février 2012. Le Commissaire enquêteur a émis un favorable à ce projet dans le cadre du rapport daté du 27 mars 2012. Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral (Hauts-de-Seine et Val-de-Marne) daté du 11 décembre 2012.

Le maître d'ouvrage RATP a conduit en parallèle les études PROjet et à engager une première série de travaux préparatoires : réalisation de travaux de reconnaissance et premières acquisitions foncières.

Financement de la seconde phase

Le **plan de financement** de la seconde phase est assuré par :

- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- le Département des Hauts-de-Seine.

Les financements sont issus :

- du **Contrat de projets Etat-Région de 2007-2013** qui prévoit une dotation financière de **219,50 M€** (aux conditions économiques de janvier 2006) et de la Convention Particulière Transport 2011-2013 qui identifie dans la liste des financements complémentaires le prolongement de la ligne 4 à Bagneux pour 110 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006) ;
- du **Contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine** dont le préambule prévoit une participation du Département à hauteur de **14,25% du coût objectif du projet**.

Les trois financeurs se sont engagés à mettre en place les crédits nécessaires au financement de la totalité des travaux de la phase 2, telle que définie dans l'Avant-projet approuvé en Conseil du STIF du 5 octobre 2011. Les financements pour mener les travaux sont formalisés dans le cadre de deux conventions de financement :

- Une première **convention de financement**, d'un montant de 168,010 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006), en cours de notification;
- La présente **convention de financement bouclant le financement des travaux** d'un montant de 111,432 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006).

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 de travaux de Gros-œuvre (tunnel, stations, ...), de travaux de Second Œuvre (voie, aménagements de stations, système de transport, ...), des travaux de déviation de réseaux concessionnaires, nécessaires à la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux.

Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement de travaux de gros-œuvre et de second-œuvre,
- définir les modalités de financement de travaux de déviation pour les réseaux concessionnaires impactés par le projet,
- préciser les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2) –
Seconde convention de financement de la phase travaux »**

ARTICLE 2 CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1 Travaux de gros œuvre et de second œuvre

La RATP réalisera les études et les travaux de gros œuvre et de second œuvre. Ces travaux de gros œuvre comprennent principalement les déviements concessionnaires, le génie civil à ciel ouvert et le génie civil souterrain. Les travaux de second œuvre comprennent principalement les aménagements de voie et de station.

Conformément à l'Avant-projet, le MOA prévoit que les ouvrages implantés en tréfonds de voirie impliquent le phasage des emprises chantier et des déviements des réseaux concessionnaires.

A ce titre, les travaux du lot Génie Civil (GC) comprennent un lot GC « souterrain » et un lot GC « ciel ouvert ». Ces travaux à ciel ouvert font l'objet d'un phasage. En effet, la principale difficulté concernant la réalisation de ces ouvrages est liée au phasage nécessaire à l'insertion des travaux dans le milieu dense urbain du centre de Bagneux.

Il est prévu que les travaux se déroulent sur la tranche horaire 7h-21h et sur plusieurs emprises simultanées (mais non adjacentes) afin que la durée des nuisances du chantier ne soit pas trop étendue pour les riverains, tout en ménageant la possibilité de circuler en voirie sans impacter trop lourdement les itinéraires.

Les facteurs extérieurs pris en compte comprennent également l'accès des pompiers et du public aux infrastructures publiques et immeubles d'habitations ainsi que la présence de bâtiments sensibles (écoles, administrations, installations sportives et culturelles...).

Par conséquent, le planning prévisionnel des travaux gros œuvre tient compte du phasage suivant :

- Démarrage fin 2014 du lot GC « souterrain » et des premiers tronçons du lot GC « ciel ouvert » (dont la station Bagneux) ;
- Démarrage ultérieur des autres tronçons

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,

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, 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. Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

En vertu de l'article 15 du décret portant statut du STIF et par délibération du Conseil du STIF susvisés, la RATP a été désignée maîtrise d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 4 à Bagneux par décision n° 8287 du Conseil du STIF du 8 avril 2005.

Les rôles du maître d'ouvrage sont définis conformément à la Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985.

3.1.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil du STIF le 5 octobre 2011.

Il s'assure également de coordonner le projet en accord avec les projets urbains ou de voirie connexes portés par les Collectivités territoriales du secteur.

En tant que maître d'ouvrage, la RATP est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de l'Avant-projet et dans la mesure où les financeurs ont eux même respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

3.2. 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.

3.3. Les financeurs

3.3.1 Identification des financeurs au titre de la convention de financement

Le financement de la présente convention est assuré par :

- La Région Ile-de-France 60,025%,
- L'Etat 25,725%,
- Le Département des Hauts-de-Seine 14,250%,

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.1.2, 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.

3.4. Calendrier de réalisation de la présente convention de financement

Le délai prévisionnel des travaux est fixé à 84 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

Le planning prévisionnel est joint en annexe 3 à la présente convention.

Le calendrier comprend :

- Etudes et travaux des concessionnaires : durée prévisionnelle globale de 40 mois,
- Travaux de gros œuvre et de second œuvre : 66 mois

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Coût global de l'opération

En Conseil du STIF du 5 octobre 2011, le coût d'objectif du projet en phase AVP a été établi à 307,1 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2006).

4.2. Rappel des financements précédents

Les financements, mobilisés dans le cadre des conventions de financement n°1 à n° 4 et première convention travaux, s'élèvent à 195,71 M€ (conditions économiques de janvier 2006) :

- 4M€ ont été mobilisés, dans le cadre de la convention de financement n°1 (notifiée le 11/05/2010 par le STIF) pour les études de l'avant-projet à hauteur de :
 - 2,8M€ (70%) par la Région,
 - 1,2M€ (30%) par l'Etat.
- 0,5M€ ont été mobilisés, dans le cadre de la convention de financement n°2 (notifiée le 15/09/2011 par le STIF) pour organiser une nouvelle enquête publique à hauteur de :
 - 0,35M€ (70%) par la Région,
 - 0,15M€ (30%) par l'Etat.
- 6,2 M€ ont été attribués, dans le cadre de la convention de financement n°3 (notifiée le 17/02/2012 par le STIF), pour la réalisation de travaux de reconnaissance et premières acquisitions foncières à hauteur de :
 - 3,7M€ (60,025%) par la Région,
 - 1,6 M€ (25,725%) par l'Etat,
 - 0,9 M€ (14,250%) par le Conseil général des Hauts-de-Seine.
- 17,0 M€ ont été attribués, dans le cadre de la convention de financement n°4 (notifiée le 11/10/2012 par le STIF), pour la réalisation des études projet (PRO), la préparation des marchés de gros-œuvre, les acquisitions foncières et les études préalables aux travaux de déviation des réseaux concessionnaires à hauteur de :
 - 10,2M€ (60,025%) par la Région,
 - 4,4M€ (25,725%) par l'Etat,
 - 2,4M€ (14,250%) par le Conseil général des Hauts-de-Seine.

- 168,010 M€ ont été attribués, dans le cadre de la première convention travaux *en cours de notification* par le STIF), pour les premiers travaux de gros œuvre et de second œuvre, des travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires et des acquisitions foncières à hauteur de :
 - 100,848 M€ (60,025%) par la Région,
 - 43,221M€ (25,725%) par l'Etat,
 - 23,941M€ (14,250%) par le Conseil général des Hauts-de-Seine.

Le tableau ci-dessous synthétise les financements inscrits dans le cadre de conventions de financement précédentes.

MOA \ Financeurs	Etat	Région Île-de-France	Conseil général des Hauts-de-Seine	Total (M€ 01/2006)
RATP	50,471 M€	117,898M€	27,241M€	195,710M€

4.3. Estimation des coûts de réalisation de la convention de financement

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux travaux, aux acquisitions foncières et aux dévoiements des concessionnaires visés à l'article 2 est évalué à :

- **111,432 M€**, aux conditions économiques de référence (au 1^{er} janvier 2006),
- soit **178,342M€ courants** selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.4.3.

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

4.4. Coût et financement

4.4.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts

Les coûts des travaux, objet de la présente convention, s'établissent comme suit :

Maitre d'ouvrage	Coûts en M€ HT constants (CE 01/2006)	Estimation des Coûts en M€ HT Courants prévisionnels conventionnels
RATP	111,432 M€	178,342M€
TOTAL	111,432M€	178,342€

4.4.2. Coûts de réalisation détaillés

La RATP fournit une estimation des postes nécessaires pour mener la fin de la phase des travaux :

Estimation prévisionnelle des coûts	Total M€ HT CE 2006	Total M€ HT Courants prévisionnels conventionnels
Travaux Gros œuvre (tunnel, stations, ...)	35,740	55,876
Travaux Second œuvre (travaux de voie, aménagement de station et système de transport)	58,270	94,070
Dévoiements concessionnaires	3,346	5,277
Frais de MOE	2,534	3,952
Frais de MOA	2,591	4,042
PAI	8,951	15,125
Total en M€	111,432	178,342

4.4.3. 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 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 (dernier indice connu TP 01 de janvier 2013),
- 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.

4.5. Plan de financement

Les travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant les clés de répartition indiquées dans le tableau ci-après.

Conformément à l'engagement du Département des Hauts-de-Seine pour la phase 1 des travaux de prolongement de la ligne 4, sa participation à hauteur de 14,25% est reprise pour le financement de la phase 2 du prolongement à Bagneux.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de référence de janvier 2006, comme suit :

Prolongement de la ligne 4 à Bagneux (phase 2) Euros constants (CE 01/2006) en M€ HT et %				
	Etat	Région	CG92	Total
RATP	28,666 25,725%	66,887 60,025%	15,879 14,25%	111,432 100%
Total	28,666	66,887	15,879	111,432

En euros courants conventionnels, le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini comme suit :

Prolongement de la ligne 4 à Bagneux (phase 2) Euros courants en M€ HT et %				
	Etat	Région	CG92	Total
RATP	45,878 25,725%	107,049 60,025%	25,413 14,25%	178,342 100%
Total	45,878	107,049	25,413	178,342

4.6. Modalités de versement des crédits de paiements

4.6.1 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/d'engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Pour l'**État**, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.4.2, signé par le représentant légal ou le directeur financier du maître d'ouvrage ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.4.2 de la présente convention, au prorata de l'état d'avancement ci-dessus,
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 4.5 ou 3.3.1.

Pour la **Région** et le **Département des Hauts-de-Seine**, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par chaque 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 4.4.2. de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.5.
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal ou le directeur financier du maître d'ouvrage.

S'agissant d'une opération relevant du Contrat de Projets Etat / Région 2007-2013 ou de la Convention Particulière Transport 2011-2013, 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.

L'Etat et le Département des Hauts-de-Seine adoptent le même principe d'un cumul des acomptes, en euros courants, plafonné à 95%.

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

4.6.2. Versement du solde

Après achèvement des études et des prestations 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 ce maître d'ouvrage indiqués à l'article 4.6.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrages procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

4.6.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître 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 4.6.1 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.

4.6.4. 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
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SPOT – CBSF	01 40 61 82 57 Veronique.schaeffer@developpement-durable.gouv.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
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
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 25 12 Pierre-louis.aubert@ratp.fr
STIF	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division Fer	01 47 53 28 31 Gilles.fourt@stif.info

4.7. 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.

4.8. 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 l'émission des dites pièces.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

Les financeurs se réservent le droit de solliciter du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 4.8, 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.

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. DEFINITION ET 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 lors du CSCF 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 CSCF 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, 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

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.

Le CSCF 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 CSCF 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 CSCF sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du CSCF.

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 CSCF 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 9 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.

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), entraînant un décalage de la mise en service, ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, 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 notamment stipulées à l'article 2 de la présente convention, 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 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 dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne

modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage conjoints. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION

9.1. Bilan physique et financier de la convention

Le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard 2 ans suivant la fin de la dernière garantie de parfait achèvement du dernier ouvrage réalisé pour la présente opération, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, l'ensemble des dépenses comptabilisées étant actualisé aux conditions économiques de référence de la convention (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

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

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

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service.

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 4.6.4 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 de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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.

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

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

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 au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.6.2.

Elle expire dans un délais qui est le même que celui de la convention de financement qui bouclera le financement des travaux ou au plus tard au 31 décembre 2030.

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.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds et 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 RATP

Maître d'ouvrage :
Lorenzo Sancho De Coulhac
RATP
Responsable de l'unité ITEV

Chef de projet :
Laurent Ferrière
RATP
MOP/CDP

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel

M€ HT constants prévisionnels CE 01/2006	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
RATP	0	0	0,513	1,291	7,456	19,177	35,906	38,139	8,951	111,433
Total	0	0	0,513	1,291	7,456	19,177	35,906	38,139	8,950	111,432

M€ HT constants prévisionnels CE 01/2006	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
RATP	0	0	0,726	1,882	11,194	29,655	57,191	62,569	15,125	178,342
Total	0	0	0,726	1,882	11,194	29,655	57,191	62,569	15,125	178,342

