

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2013/524**  
**Séance du 11 décembre 2013**

**MODERNISATION DU RER C**  
**AMENAGEMENT DU TERMINUS DE MASSY**  
**CONVENTION DE FINANCEMENT**  
**DES ETUDES D'AVANT-PROJET**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** Le Code des Transports et notamment ses Articles L 1241-1 à L 1241-20 ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le 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, signée le 19 juillet 2013 ;
- VU** le rapport n°2013/524 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 décembre 2013 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

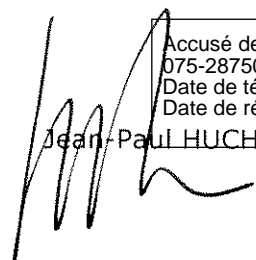
**ARTICLE 1** : d'approuver la convention de financement relative aux études d'avant-projet d'aménagement du terminus de Massy du RER C, pour un montant de 2,040 M€ HT courants ;

**ARTICLE 2** : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

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

**ARTICLE 4** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

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

  
Accusé de réception en préfecture  
075-287500078-20131211-2013-524-DE  
Date de télétransmission : 16/12/2013  
Date de réception préfecture : 16/12/2013  
Jean-Paul HUCHON

2013

Modernisation du RER C  
Convention de financement–  
Avant-projet (AVP) du terminus de  
Massy-Mission Z5



<b><u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION .....</u></b>	<b>6</b>
<b><u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....</u></b>	<b>6</b>
<b><u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRÉSENTE CONVENTION DE FINANCEMENT</u></b>	<b>6</b>
2.1. LE PERIMETRE DE LA CONVENTION .....	6
2.2. LE CONTENU DES ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP) .....	7
2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES .....	8
<b><u>ARTICLE 3. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u></b>	<b>8</b>
3.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS .....	8
3.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES .....	9
ARTICLE 1. LE MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR .....	9
3.3. LES FINANCEURS .....	9
<b><u>ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u></b>	<b>10</b>
4.1. ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE .....	10
4.2. COUT GLOBAL DES ETUDES A LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE .....	10
4.3. PLAN DE FINANCEMENT .....	11
4.4. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA REGION .....	12
4.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION .....	15
4.6. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE .....	15
<b><u>ARTICLE 5. MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS.....</u></b>	<b>15</b>
<b><u>ARTICLE 6. GESTION DES ÉCARTS.....</u></b>	<b>15</b>
<b><u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GÉNÉRALES .....</u></b>	<b>16</b>
7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	16
7.2. REGLEMENT DES LITIGES .....	16
7.3. RESILIATION DE LA CONVENTION .....	17
7.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	17
7.5. MESURES D'ORDRE .....	17
<b><u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION .</u></b>	<b>18</b>

8.1. COMITE TECHNIQUE .....	18
8.2. COMITE DES FINANCEURS .....	19
8.3. COMMISSION DE SUIVI .....	19
8.4. INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	19

## **ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES**20

9.1. DIFFUSION DES ETUDES.....	20
9.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	20

Entre,

**En premier lieu,**

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désignés par les financeurs.

**En deuxième lieu,**

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

Ci-après désignés par le maître d'ouvrage.

**En troisième lieu,**

- le Syndicat des Transports d'Ile de France, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF du \_\_\_\_\_.

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

## **Visas**

**Vu** le code des transports,

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

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

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

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

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

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

**Vu** la revoiture de la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France du 6 novembre 2012,

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

**Il est convenu ce qui suit :**

## **CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION**

### **Actuellement :**

- 2 trains/heure/sens du RER C, les missions dites de zone 5, sont origine/terminus Massy ;
- 2 trains/heure/sens du RER C, les missions dites de zone 1, sont origine/terminus Pont de Rungis et non Massy.

Cette situation est liée à des conflits ferroviaires entre les RER C et les TGV intersecteurs à l'Est de la gare de Massy, qui ne permettent pas la circulation de 4 RER C/heure/sens jusqu'à Massy.

**Avec l'opération Massy-Valenton partie Ouest**, ces conflits ferroviaires sont supprimés, et la circulation de 4 RER C/heure/sens jusqu'à Massy devient possible.

Il est nécessaire **d'aménager le terminus de Massy du RER C** pour pouvoir retourner 4 trains/heure contre 2 trains/heure actuellement.

Des études préliminaires ont été réalisées, et 4 variantes ont été étudiées pour la création d'une nouvelle voie à quai en gare de Massy :

- avec création d'un quai latéral (variante 1) ou d'un quai axial (variante 2) ;
- avec création d'un accès depuis la passerelle existante (variantes 1 et 2) ou avec déplacement des heurtoirs afin d'éviter de créer un accès depuis la passerelle existante (variantes 1bis et 2bis).

La variante 2bis est retenue pour faire l'objet d'un AVP dans le cadre de la présente convention, pour les raisons suivantes :

- la configuration avec un quai central est plus lisible pour les usagers ;
- la création d'un accès depuis la passerelle existante pose des difficultés de réalisation.

Une étude de flux sera réalisée préalablement de manière à valider le choix de la variante 2 bis.

La variante 2 est retenue pour faire l'objet d'une étude préalable plus poussée dans le cadre de la présente convention, afin d'illustrer les difficultés de réalisation de l'accès depuis la passerelle.

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études d'Avant-Projet de l'aménagement du terminus de Massy,
- de définir l'organisation du pilotage de ces études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'avant-projet,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

« Etudes d'avant-projet du terminus de Massy RER C-Z5 ».

## ARTICLE 2. CONTENU DES ETUDES DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

### 2.1. Le périmètre des études

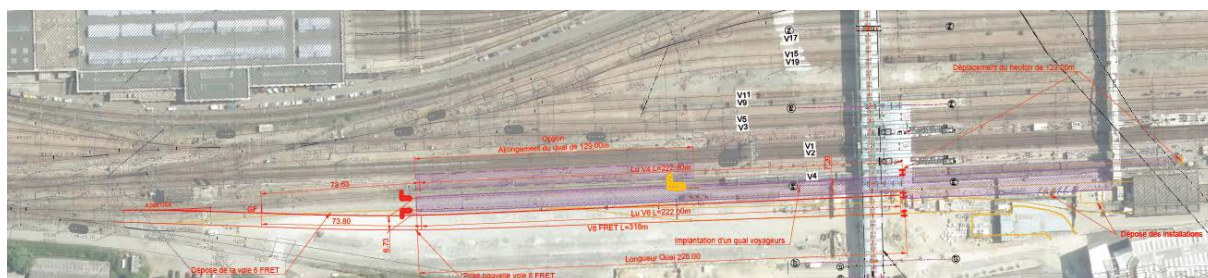
Le périmètre de la présente convention porte le financement des études d'avant-projet (AVP) de la solution variante de l'aménagement du terminus de la mission Z5 du RER C à Massy.

Périmètre RFF :

Cet aménagement consiste à créer une nouvelle voie à quai en impasse (voie 6) dédiée à cette mission du RER C, avec son quai associé, afin de permettre le passage à une fréquence de 4 trains/heure sur la section Massy-Pont-de-Rungis (contre 2 trains/heure actuellement).

La variante retenue à l'issue des études préliminaires consiste :

- à créer un quai central entre la voie terminus actuelle (voie 4) et la nouvelle voie à quai (voie 6)
- à ne pas créer de nouvel accès à la nouvelle passerelle de Massy depuis la voie 6
- à déplacer les heurtoirs de la voie 4 afin de faciliter l'accès à la passerelle



Plan de principe de la variante retenue (source : études préliminaires Ingerop)

Le projet prévoit aussi la reconstitution d'une voie fret existante.

En termes de signalisation, le programme de l'avant-projet n'est pas complètement arrêté :

- soit les modifications s'effectuent dans le cadre du poste existant (poste 1 SAXBY) mais ce dernier est très ancien (1930) et difficilement modifiable
- soit elles nécessitent la création d'un nouveau poste type PAI, comme cela est envisagé dans le cadre du tram-train Mass-Evry.

Le choix définitif sera effectué à l'issue d'une étude réalisée par la SNCF préalable aux études d'avant-projet, visant à estimer la faisabilité tant technique que du point de vue des ressources humaines d'une modification du poste SAXBY existant. Cette étude est financée dans le cadre de la présente convention de financement.

Une étude de flux est à prévoir avant le démarrage des études d'avant-projet dans l'intérêt global du projet, en relation avec les projets connexes (TTME/TTVE, ligne 18) afin de valider qu'il n'est pas nécessaire de modifier la plateforme d'accès et/ou la



création de liaisons verticales. Cette étude sera également financée dans le cadre de la présente convention de financement.

Périmètre SNCF :

En lien avec l'augmentation d'offre sur cette branche du RER C et des travaux sur le quai de la gare de Massy, Transilien réalisera les études suivantes :

- Dimensionnement du parc Matériel Roulant et impact éventuel sur les installations de garage et maintenance
- Roulement
- Avant-Projet (AVP) du transporteur (EAS, ...)
- Etude de robustesse
- Prévisions de trafic
- Avant-projet « Gare » (mobilier et équipements de quais, accueil,...)
- Etude de flux

### **2.1.1. Expertise STIF**

Dans le cadre de ses attributions, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, réalise des expertises, moyennant des études qu'il mène en interne ou des contrats de prestations qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études d'avant-projet.

Les expertises réalisées par le STIF concernent :

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

## **2.2. Le contenu des études d'avant-projet (AVP)**

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

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

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

La présente convention finance la réalisation de deux dossiers :

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

La présente convention **intègre notamment dans son périmètre** :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet),
- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des travaux, etc.),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge des maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

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

L'annexe 4 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

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

### **2.3. Calendrier prévisionnel de réalisation des études**

Le délai de réalisation de l'ensemble des études est fixé à 14 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

Le planning prévisionnel d'établissement de ces études est joint en annexe 3 à la présente convention.

## **ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'autorité organisatrice des transports**

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage des études**

Les maîtres d'ouvrage de ces études sont RFF et SNCF.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Conformément aux dispositions de la Loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national et SNCF sur son périmètre.

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

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un maître d'ouvrage coordinateur : il s'agit de RFF.

### **3.3. Le maître d'ouvrage coordinateur**

Les maîtres d'ouvrage conviennent de désigner RFF comme maître d'ouvrage coordinateur.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

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

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

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré dans le cadre de la Convention Particulière Transport signée le 26 septembre 2011 par :

- L'Etat,
- La Région Ile-de-France.

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

### **3.3.2. Engagements**

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

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation du coût de l'étude**

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

- **2,040 M€ HT courants, non actualisables et non révisables, valeur de référence 2013, soit 1,913 M€ HT aux CE 01/2012.**

Les montants en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2012, sont également indiqués à l'article 4.2.1 de la présente convention.

### **4.2. Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage**

#### **4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts**

Les coûts pris en charge par le bénéficiaire, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2, sont établis comme suit :

<b>Maîtres d'ouvrage</b>	<b>Coûts M€ HT constants aux CE 01/2012</b>	<b>Coûts M€ courants HT</b>
RFF	1,15	1,23
SNCF	0,726	0,77
STIF	0,037	0,040
<b>TOTAL</b>	<b>1,913</b>	<b>2,040</b>

#### **4.2.2. Coûts détaillés**

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

<b>Etudes d'avant-projet</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Opération</b>	<b>Coût en M€ HT courants</b>

<b>RFF</b>	<b>Aménagement du terminus RER C de Massy</b>	
	Etude d'avant-projet	0,930
	Concertation	0,075
	Enquête publique	0,160
	Etude technique et RH sur la faisabilité des modifications du SAXBY	0,065
	<i>Dont frais de MOE/MOA</i>	0,66
	<b>TOTAL</b>	<b>1,23</b>
<b>SNCF</b>	Etude de flux en gare de Massy	0,04
	Etudes préalables à l'AVP (exploitation, prévisions trafic, matériel roulant, garage, maintenance, ...)	0,20
	Etudes techniques d'avant-projet Transporteur	0,185
	Esquisses et études d'avant-projet Gare	0,155
	PAI (1)	0,19
	<i>Dont Frais de MOE/MOA/AMO</i>	0,1
	<b>TOTAL</b>	<b>0,77</b>
<b>STIF</b>	Expertise	0,04
<b>TOTAL Etudes AVP</b>		<b>2,04</b>

(1) le lancement d'études complémentaires est subordonné à l'accord des financeurs et du STIF. Cet accord sera sollicité lors d'un comité technique.

#### **4.3. Plan de financement**

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

<b>Aménagement du terminus RER C de Massy (M€ courants)</b>			
<b>Montant M€ HT et %</b>			
	<b>État</b> 30%	<b>Région</b> 70%	<b>Total</b>
<b>RFF</b>	0,369	0,861	<b>1,230</b>
<b>SNCF</b>	0,231	0,539	<b>0,770</b>
<b>STIF</b>	0,012	0,028	<b>0,040</b>

<b>Total</b>	<b>0,612</b>	<b>1,428</b>	<b>2,040</b>
--------------	--------------	--------------	--------------

#### **4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

A cette fin, le bénéficiaire transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

##### A-Versement des acomptes

###### a - Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes comprendra ainsi :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
  - l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
  - La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal des maîtres d'ouvrage.

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;

- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;

- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du STIF.

b – pour l'Etat :

La demande de versement d'acompte auprès de SNCF et le STIF comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.2.2, signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.
- également pour le STIF, un état récapitulatif des factures payées certifiées exactes par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2, daté et signé par le Directeur d'opération de RFF, il portera la mention manuscrite « Vu pour accord » ;
  - l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
  - l'historique des appels de fonds en euros constants, en euros courants ainsi que des taux d'avancement afférents ;
  - les extraits de la présente convention rappelant la décomposition de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2.2 ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

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

#### B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat au bénéficiaire est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du bénéficiaire.

#### **4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme indiqués à l'article 3.2.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

#### **4.4.3. Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par, RFF et la SNCF et le STIF doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention. Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 2.

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

#### **4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- RFF sur le compte ouvert à la Société Générale, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° compte : 00020062145

Clé : 94

- SNCF sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° compte : 00000062385

- Clé : 95

- STIF, sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° compte : 00001005079

Clé : 72

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.schaeffer@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides	Unité Aménagement Durable Transports	01.53.85.56.21 <a href="mailto:annabelle.acharrok@ile">annabelle.acharrok@ile</a>



	75007 PARIS	en Commun Secrétariat général	<a href="http://defrance.fr">defrance.fr</a>
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 <a href="mailto:Celine.kruger-tinchon@stif.info">Celine.kruger- tinchon@stif.info</a>
RFF	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Direction Finance et Trésorerie - Unité Credit Management	01.53.94.32.83 <a href="mailto:patricia.langelez@rff.fr">patricia.langelez@rff.fr</a>
SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12	Division des Investissements	01 53 25 86 90 <a href="mailto:patrick.chatelain@sncf.fr">patrick.chatelain@sncf. fr</a>

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

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

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

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

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

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS**

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

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a postériori.

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

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

## **ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES**

### **7.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **7.2. Règlement des litiges**

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

### **7.3. Résiliation de la convention**

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, 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 du bénéficiaire des subventions.

#### **7.4. Date d'effet et durée de la convention**

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 7.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2,
- et au plus tard, 48 mois après la validation de l'AVP au Conseil du STIF

#### **7.5. Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

### **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2.2 et 4.1 de la présente convention.

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

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées

des élus et des financeurs et du MOA, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

### **8.1. Comité technique**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des signataires et le maître d'ouvrage concerné par ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

### **8.2. Comité des financeurs**

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

### **8.3. Commission de suivi**

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives à l'AVP.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

### **8.4. Information hors comité et commission de suivi**

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

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

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

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

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

## **ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

### **9.1. Diffusion des études**

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

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

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

### **9.2. Communication des financeurs**

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

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

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

Fait en cinq exemplaires originaux

<p>Pour l'Etat,</p> <p>Jean DAUBIGNY Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de- France</p>
<p>Pour RFF,</p> <p>Jean FAUSSURIER Directeur Régional Ile-de-France</p>	<p>Pour le STIF,</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>
<p>Pour la SNCF,</p> <p>Bénédicte TILLOY Directrice Déléguée Transilien ou Rachel PICARD Directrice générale SNCF Gares &amp; Connexions Pour SNCF</p>	

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études d'avant-projet



**ANNEXE 1 :**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE RFF**

Fabien GUERIN, Directeur d'opération

Sidonie THIEBE, Gestionnaire d'opérations

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF**

Gilles Gautrin, directeur d'opération périmètre Transporteur

**Jacques Peynot : Directeur, SNCF Direction Des Gares Transiliennes**

Sylvie TARDIF Daniel LARMET Gestionnaires d'opération

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

---

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

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	0,231			0,231
Région	0,539			0,539
<b>Total</b>	<b>0,770</b>			<b>0,770</b>

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

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	0,369			0,369
Région	0,861			0,861
<b>Total</b>	<b>1,230</b>			<b>1,230</b>

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

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>TOTAL</b>
Etat	0,012			0,012
Région	0,028			0,028
<b>Total</b>	<b>0,040</b>			<b>0,040</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF EN M€**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Etat</b>		0,168	0,030	0,033	0,231
<b>Région</b>		0,392	0,070	0,077	0,539
<b>Total</b>		<b>0,56</b>	<b>0,100</b>	<b>0,11</b>	<b>0,770</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF EN M€**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Etat</b>		0,012		0,012
<b>Région</b>		0,028		0,028
<b>Total</b>		<b>0,040</b>		<b>0,040</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND RFF EN M€**

<b>M€ HT Courants</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Etat</b>		0,295	0,055	0,018	0,369
<b>Région</b>		0,689	0,129	0,043	0,861
<b>Total</b>		<b>0,984</b>	<b>0,185</b>	<b>0,062</b>	<b>1,230</b>

**ANNEXE 3:**  
**Calendrier prévisionnel**

---

	2013												2014												2015											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
PROCEDURES																																				
ETUDES																																				

## Détail du programme des études d'avant-projet

---

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

#### Objectif

---

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

#### Enjeux

---

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

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

- **Articulation avec la loi MOP**

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

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

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

#### Adaptation

---

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

## **Contenu**

---

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

### **I. historique :**

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

### **II. diagnostics Transport des Territoires concernés**

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

### **III. objectifs du Projet / Programme**

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

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

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

### **IV. description du Projet**

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

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

c. *Définition :*

i. *fonctionnelle des installations,*

ii. *périmètre du projet,*

iii. *consistance des dessertes envisagées,*

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

v. *dimensionnement justifié des installations,*

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

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

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

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

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

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

### **V. impacts du projet**

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

### **VI. management et calendrier du Projet**

a. *Organisation :*

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

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

iii. *méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. *Planification :*

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

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

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

## **VII. économie du Projet**

a. *Coûts de réalisation :*

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

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

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

b. *Gestion des risques*

*i. coûts : Schéma Directeur Qualité*

c. *Coûts d'exploitation :*

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

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

## **VIII. financement :**

*a. plan de financement global et annualisé,*

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

## **IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**

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

## **X. annexes graphiques selon loi MOP**

### **XI. annexes de constitution du dossier :**

*a. Décision de lancement de l'AVP,*

*b. Avis du commissaire enquêteur,*

*c. Déclaration de projet,*

*d. DUP le cas échéant,*

### **XII. annexes complémentaires au dossier :**

*a. Projet de Convention de Financement,*

*b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

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