

Délibération n°2013/526
Séance du 11 décembre 2013

PROLONGEMENT DU TRAMWAY ANTONY-CLAMART
VERS UNE GARE DU GRAND PARIS

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE FAISABILITE

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

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- 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 Schéma directeur de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 82-08 du Conseil Régional en date du 25 septembre 2008 ;
- VU** la délibération n° CR 75-09 du Conseil Régional d'Ile-de-France du 18 juin 2009 et la délibération n°09.191 du Conseil général des Hauts-de-Seine du 23 octobre 2009 approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en 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, adopté par délibération n° CR 55-13 du Conseil Régional en date du 20 juin 2013, et signé le 19 juillet 2013 par l'Etat ;
- VU** les délibérations n°61-09 du Conseil régional d'Ile-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** l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département des Hauts-de-Seine approuvé par le Conseil régional le 20 juin 2013 et par le Conseil général le 21 juin 2013 ;
- VU** la délibération n°2013/226 du Conseil du STIF relative au bilan de la concertation préalable du projet de tramway Antony-Clamart, en date du 10 juillet 2013 ;
- VU** le rapport n°2013/526 ;
- 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 des études de faisabilité du prolongement du tramway Antony-Clamart entre le STIF, la Région Ile-de-France et le Département des Hauts-de-Seine ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 3 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération n°2013-526-DE sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Accusé de réception en préfecture
07-2013-00721-16/12/2013-526-DE
Date de télétransmission : 16/12/2013
Date de réception préfecture : 16/12/2013

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

Jean-Paul HUCHON


2013

Prolongement du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris

Convention de financement des études de faisabilité



 **ile de France**

 **hauts-de-seine**
CONSEIL GÉNÉRAL

 **stif**
L'autorité organisatrice de vos
transports en île-de-france

TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	<u>6</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA REALISES	7
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	8
1.3	CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES ETUDES	9
<u>2</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>10</u>
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	10
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES	10
2.2.1	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	10
2.3	LES FINANCEURS	10
2.3.1	IDENTIFICATION	10
2.3.2	ENGAGEMENTS	10
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>11</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	11
3.2	COUT DES ETUDES A LA CHARGE DU MAITRE D'OUVRAGE	11
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRE D'OUVRAGE	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	11
3.4	MODALITES DE VERSEMENT	11
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	11
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	12
3.4.3	PAIEMENT	12
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	12
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	13
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	13
<u>4</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	<u>13</u>
<u>5</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>14</u>
<u>6</u>	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>14</u>
6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	14
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	14
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	14
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	15
6.5	MESURES D'ORDRE	15

7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION</u>	16
7.1	COMITE TECHNIQUE	16
7.2	COMITE DES FINANCEURS	16
7.3	COMMISSION DE SUIVI	17
7.4	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	17
8	<u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES</u>	17
	L'ENSEMBLE DES DOCUMENTS ET ETUDES SERONT REMIS AUX SIGNATAIRES DE LA PRESENTE CONVENTION EN DEUX EXEMPLAIRES PAPIERS ET UN EXEMPLAIRE SOUS FORMAT CD-ROM.	17
8.1	DIFFUSION DES ETUDES	17
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS	18

Entre

En premier lieu,

- 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 _____ ,
- Le **Conseil général des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération n° _____ de l'Assemblée départementale du Conseil général du _____ ,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Sophie Mougard, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____ .

Ci-après désignés par le maître d'ouvrage.

En troisième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Sophie Mougard, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____ .

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée dite loi MOP,

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 Particulier Région – Départements des Hauts-de-Seine 2009-2013, approuvé par le Conseil Régional le 26 novembre 2009, et par le Conseil Général le 19 juin 2009,

Vu l'ajustement du Contrat Particulier Région – Départements des Hauts-de-Seine, approuvé par le Conseil Régional n°CR 42-13 du 20 juin 2013, et par le Département des Hauts-de-Seine le 21 juin 2013,

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

Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du tramway Antony-Clamart, approuvé par décision du Conseil du STIF n°2012/0206 du 11 juillet 2012,

Vu le bilan de la concertation précisant les orientations pour le dossier de schéma de principe du tramway Antony-Clamart, approuvé par décision du Conseil du STIF n°2013/0226 du 10 juillet 2013.

Il est convenu ce qui suit :

0 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Présentation du tramway Antony-Clamart

Le projet de tramway Antony-Clamart (TAC), d'une longueur de 8,2 km, reliera la Croix de Berny à Clamart-Place du Garde. Il desservira quatre communes : Antony, Chatenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart.

Ce projet permettra de renforcer l'offre de transport dans le sud du Département des Hauts-de-Seine en complétant l'offre existante en matière de transport en commun grâce à la création d'une desserte de transport structurant et en proposant des correspondances avec le RER B à la Croix-de-Berny (Antony), le Trans-Val-de-Marne à la Croix-de-Berny (Antony) et le futur tramway T6 à l'Hôpital Béchère (Clamart).

Le tramway Antony-Clamart accompagnera les projets urbains d'un territoire en plein développement. Il répondra notamment aux nouveaux besoins de déplacement induits par les nombreux projets : quartier Allende, Europe à Chatenay-Malabry, quartier Jean Zay à Antony, développement de la zone d'activités Novéos au Plessis-Robinson et Clamart.

Le projet de tramway Antony-Clamart a été présenté en concertation préalable au début de l'année 2013. Les études de schéma de principe sont en cours. L'enquête publique est prévue pour 2015.

Prolongement du tramway Antony-Clamart au nord, vers une gare du Grand Paris

Dans le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) adopté par délibération du Conseil régional d'Île-de-France le 25 octobre 2012, le prolongement du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris (Clamart ou Issy-les-Moulineaux) est inscrit avec un horizon de réalisation d'ici 2030.

Ce projet de prolongement est mentionné dans l'ajustement du Contrat particulier Région-Département des Hauts de Seine 2009-2013.

Une première étude exploratoire de ce prolongement a été menée par le STIF en 2012 dans le cadre du DOCP de la ligne entre Antony et Clamart. Ce premier éclairage a permis, en vue de la concertation préalable, d'identifier différentes familles d'insertion (soit au total une dizaine de propositions) :

- Famille d'insertion en surface avec terminus à Clamart ou Issy RER. Cette famille de propositions a fait apparaître de nombreux points durs notamment concernant les expropriations nécessaires, les impacts sur le trafic...
- Famille d'insertion en souterrain depuis la Place du Garde avec terminus à Clamart (gare SNCF) ou Issy RER. Les études menées n'ont néanmoins pas détaillées la faisabilité de cette famille.

En parallèle, le STIF a mené des premières études de trafic démontrant l'opportunité d'un prolongement, avec selon les différentes propositions, une multiplication du trafic de 2 à 3 par rapport au 1^{er} tronçon d'Antony à Clamart.

Par ailleurs, lors de la concertation, de nombreux avis se sont exprimés en faveur d'un prolongement vers le nord, en correspondance avec le Grand Paris. Le conseil d'administration du STIF en a pris acte en proposant par délibération du 10 Juillet 2013, « *d'engager dès que les modalités de financement seront définies, les études du prolongement du tramway au nord pour se raccorder au réseau structurant* ».

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études de faisabilité du projet de prolongement du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris.

1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études de faisabilité du projet de prolongement du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris (Clamart ou Issy-les-Moulineaux) ;
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études ;
- de préciser le contenu des études nécessaires ;
- 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 au projet, objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

« **Prolongement du tramway Antony-Clamart –Etudes de Faisabilité** ».

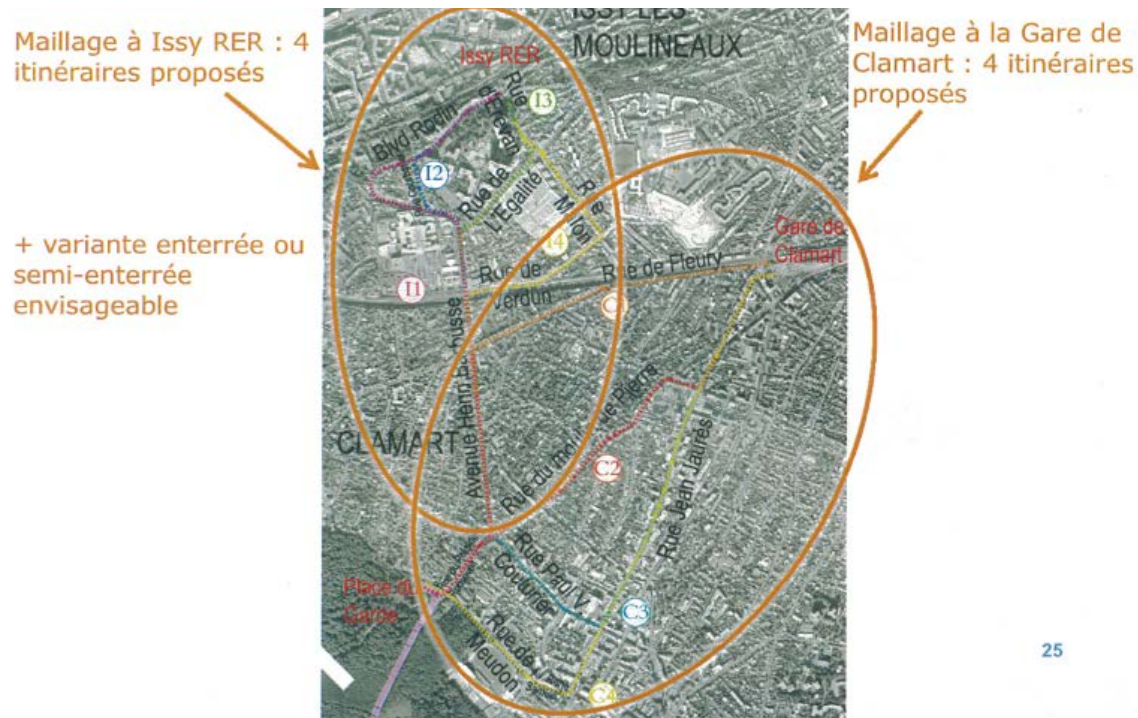
1.1 Rappel des éléments d'étude déjà réalisés

Dans le cadre des études de DOCP pilotées par le STIF en 2012, différentes propositions d'insertion d'un prolongement entre Clamart (Place du garde) et Issy ou Clamart ont été étudiées :

- pour les familles d'insertion de « surface » :
 - 4 propositions d'insertion en terminus Clamart gare SNCF (C1 à C4) ;
 - 4 propositions d'insertion en terminus à Issy RER (I1 à I3).

Pour ces familles, les principaux points durs (insertions, circulation,...) ont été identifiés ainsi qu'un premier niveau de coût et d'estimations de trafic.

Propositions d'insertion en surface identifiées dans le cadre des études menées en 2012



- pour les familles d'insertion souterraine :

- 1 proposition de tracé souterrain vers Issy RER avec 2 possibilités de desserte (une ou deux stations intermédiaires)
- 1 proposition de tracé souterrain vers Clamart gare SNCF avec 2 possibilités de desserte (une ou deux stations intermédiaires)

Pour ces familles «souterraines», la faisabilité du tracé et du positionnement des stations n'a pas été examinée en détail. Un premier niveau de coût et de trafic prévisionnel a été apprécié sommairement à dire d'expert ainsi que les prévisions de trafics.

Sur ces 12 propositions, 6 ont été retenues dans le cadre d'une analyse multicritère (2 solutions « surface » et l'ensemble (4) des solutions souterraines). Ces premiers éléments de réflexions ont fait apparaître d'importants points durs d'insertion pour les familles « surface » nécessitant des expropriations conséquentes avec des impacts pénalisants sur les circulations routières. Les solutions souterraines ont été analysées sommairement, plus en terme de potentiel de desserte et de performances que d'analyse de faisabilité de l'infrastructure.

Il convient donc aujourd'hui de remettre en perspectives ces analyses notamment en approfondissant les familles de prolongement de type souterrain.

1.2 Définitions et contenu de l'étude

Le contenu porte sur un programme d'études de faisabilité visant à préciser la consistance du projet de prolongement nord du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris en vue de définir les enjeux, la constitution du projet, sa faisabilité, son impact sur l'exploitation du tramway, etc.

Les études de faisabilité ont pour objectif :

- de refaire une analyse critique et une synthèse des études réalisées précédemment par le STIF et le Département des Hauts-de-Seine, afin de disposer d'un dossier autoporteur ;
- d'étudier l'opportunité du prolongement du tramway Antony-Clamart en lien avec le projet de transport du Grand Paris et des projets urbains ;
- de proposer une première approche des scénarios de tracés en tenant compte des projets de transport, des projets urbains et des études déjà réalisées.

Les études de faisabilité :

- réaliseront une analyse critique des études déjà réalisées (exhaustivité des solutions envisagées, confirmation des analyses techniques réalisées, le cas échéant complétude de l'analyse multicritère menée,...) et les synthétisera pour en faire ressortir les principaux enseignements ;
- définiront des scénarios de prolongement ainsi qu'un périmètre associé au prolongement du tramway Antony-Clamart.

Le **programme d'études** comprend trois phases :

- phase 1 : Diagnostics
 - Diagnostic et enjeux du territoire (sur la base des études IAU), diagnostic de la mobilité, enjeux environnementaux ;
 - Diagnostic du fonctionnement des gares pressenties en terminus (à réaliser par SNCF) et recensement des contraintes aux terminus (en collaboration avec la SNCF et la SGP)
 - Diagnostic bibliographique des contraintes le long du tracé (sous-sol, carrières, réseaux, espaces protégés...) ;
 - Analyse critique et synthèse des solutions déjà analysées et analyse multicritère actualisée.

- phase 2 : Description et approfondissement du projet
Sur la base de quelques scénarios pouvant faire l'objet chacun de variantes validées lors de la phase précédente :
 - production de tracés en plan, profils en long...
 - zoom sur l'insertion des stations souterraines précisant les principes d'implantations des émergences, l'identification des impacts sur les espaces existants et projetés pour les stations d'interconnexion (ERP, capacité, fluidité,...)
 - Planning de réalisation
 - Coût (+/- 20%)
 - Prévisions de trafic actualisées
- phase 3 : Analyse multicritère proposant notamment un éclairage socio-économique

Le programme d'études apportera notamment des éclairages sur :

- l'opportunité du projet ;
- les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des tracé(s) envisageable(s) et de la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire des coûts (une estimation de coûts d'investissement et une estimation de coûts d'exploitation), du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique ;
- l'identification des solutions les plus pertinentes sur la base d'une analyse comparative multicritère.

1.3 Calendrier de mise en œuvre des études

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 12 mois, à compter de l'approbation de la présente convention par le STIF.

2 ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 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, le STIF 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.

2.2 La maîtrise d'ouvrage des études

2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Conformément au décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF est maître d'ouvrage (MOA) de l'intégralité du programme des études liées au prolongement du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris.

Ainsi, le STIF assurera la maîtrise d'ouvrage des études de faisabilité du prolongement du tramway Antony-Clamart.

2.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, est assuré dans le cadre du Contrat Particulier Région – Département des Hauts-de-Seine 2009-2013 par :

- Le Département des Hauts-de-Seine 60%
- La Région Ile-de-France 40%.

2.3.2 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 2.2, des études de faisabilité (décrit à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à ces études relatives à la réalisation des études de faisabilité, est évalué à **700 000 €HT courants, non actualisable et non révisable.**

3.2 Coût des études à la charge du maître d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maître d'ouvrage

Les coûts pris en charge par le maître d'ouvrage sont établis comme suit :

Maître d'ouvrage	Coûts Euros constants HT	Coûts Euros courants HT
STIF	700 000	700 000

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Prolongement du tramway Antony-Clamart vers une gare du Grand Paris Montant en €HT et %			
	Région	CG 92	Total
STIF	280 000 €	420 000 €	700 000 €
	40 %	60 %	100 %

3.4 Modalités de versement

3.4.1 Versement d'acomptes

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

Pour l'étude, objet de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, 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 auxquels l'appel de fonds se rattache.

Versement des acomptes par la Région et par le Département des Hauts-de-Seine

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 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 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Conformément au Règlement budgétaire et financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région à chaque maître d'ouvrage est plafonné à 80%.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage 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 et par le comptable public. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le maître d'ouvrage 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.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations et certifié par le comptable public.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 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 1.

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

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Le paiement est effectué au STIF par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence du versement de la subvention.

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division Tram-Nord	01 53 59 14 13 Jean-françois.lacroux@stif.info

Région Ile-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Direction des Transports en Commun	01 53 85 57 04 Annabelle.acharrok@iledefrance.fr
Département des Hauts-de-Seine	2-16 Bd Soufflot 92 751 Nanterre cedex	PBT – DIT – Unité de Gestion administrative et Financière	01 41 91 25 07 imoreau@cg92.fr

3.5 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.

A compter de la date de demande de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. 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.

3.6 Comptabilité du maître d'ouvrage

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

Le maître d'ouvrage 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.

4 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

5 GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.1 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage 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 3.3. 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 3.1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant 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 bien si les co-financeurs et le maître d'ouvrage n'ont pu convenir d'un accord dans les conditions sus mentionnées, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

6 DISPOSITIONS GENERALES

6.1 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 3.4.4 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.

6.2 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 soumis au Tribunal Administratif de Paris.

6.3 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 total ou 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.

6.4 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.

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 6.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.2 de la présente convention ;
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2.

et au plus tard 48 mois après l'émission du premier appel de fonds par le STIF.

6.5 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 3 exemplaires originaux.

7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Le STIF s'assure du suivi de l'étude, du respect des délais de l'opération indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet, comme indiqué aux articles 1.2 et 1.3 de la présente convention, dans le respect du montant défini à l'article 3.1. Il s'engage également à transmettre aux financeurs les documents de l'étude, objet de la présente convention.

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 auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de 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 quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de définir conjointement le contenu des études pendant la durée de la convention,
- de partager les éléments d'études techniques, 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, et si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

7.2 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs comprenant l'ensemble des signataires de la convention, convoqué et placé sous l'autorité 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 STIF.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les phases indiquées à l'article 1.2 de la présente convention, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- 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 d'une information en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité des financeurs est validé en début de séance.

Le lancement des études complémentaires identifiées au cours de l'étude devra être validé préalablement par le comité des financeurs (cf. article 3.2.2 de la présente convention).

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

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence 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.

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 d'une information en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention à informer 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 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.

8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

L'ensemble des documents et études seront remis aux signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par la commission de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

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

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété du maître d'ouvrage.

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Annexes 3 : Echancier prévisionnel des dépenses du STIF

Annexe 4 : Liste des études relatives au prolongement du TAC déjà réalisées par le CG 92

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE STIF

Maître d'ouvrage :

M. Jean-Louis PERRIN
Directeur des projets d'investissement
STIF

M. Jean-François Lacroux
Chef de la Division Fer
STIF

M. Julien Rivat
Chargé de Projets Division Tram-Nord
STIF

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des dépenses du STIF

€ HT	2014	2015	Total
Département	120 000	300 000	420 000
Région	80 000	200 000	280 000
Total	200 000	500 000	700 000

ANNEXE 4

Liste des études relatives au prolongement du TAC déjà réalisées par le CG 92

Tramway Antony – Issy-les-Moulineaux – Phase 1 : Etude de pré-faisabilité et définition des scénarios, septembre 2011, CG92

Tramway Antony – Issy-les-Moulineaux – Phase 2 : Etude de faisabilité, octobre 2011, CG92