



Délibération n° 2011/0036

Séance du 9 février 2011

TANGENTIELLE NORD

PHASE 1 : EPINAY SUR SEINE – LE BOURGET

**CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA
TRANCHE FONCTIONNELLE N° 2**

Le Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile de France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile de France ;
- VU** le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000, et le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la décision du conseil d'administration du 28 septembre 2004 approuvant le schéma de principe complémentaire relatif à la solution « train léger » et invitant les maîtres d'ouvrage à réaliser le dossier d'enquête publique sur la première phase du projet Tangentielle nord (liaison Sartrouville – Noisy le Sec) ;
- VU** la décision du Conseil du 5 juillet 2006 approuvant le dossier d'enquête publique relatif à la liaison Sartrouville – Noisy le Sec et invitant les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF à établir un premier avant-projet portant sur la section Epinay sur Seine – Le Bourget ;
- VU** la décision du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant l'avant-projet du tronçon Epinay – Le Bourget et la convention de financement n°1 ;
- Vu** le rapport n°2011/0036 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : la convention de financement de la tranche fonctionnelle n°2 (acquisitions foncières et travaux) de la phase 1 de la Tangentielle Nord sous maîtrise d'ouvrage de RFF et SNCF pour un montant de 228,024 M€, aux conditions économiques de janvier 2006, avec :

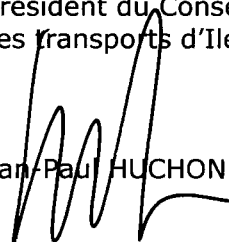
- l'Etat,
- la Région Ile-de-France,
- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis,
- le Conseil Général du Val d'Oise,
- Réseau ferré de France,

et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 2 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération, qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile de France.

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

Jean-Paul HUCHON



Logo Etat	Logo RIF	Logo CG 93	Logo CG 95
	Logo STIF		
LOGO RFF		logo SNCF	

Convention de financement n°2

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF

relative à la réalisation de l'opération

« Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »

et rattachée

au protocole cadre « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget »

* * * * *



Version	date	auteur	commentaires
0	08/03/010	RFF(SME)	<i>Création</i>
1	31/03/10	RFF(SME)	<i>Incorporation montants RFF et SNCF</i>
1a	01/04/10	RFF(SME)	Ajustement montant RFF – transmission État – RIF
1b	08/04/10	SNCF(PTR)	Compléments SNCF – transmission État-RIF-CGs
1c	09/04/10	RFF(SME)	<i>Corrections suite à réunion RIF du 09/04/10</i>
1d	12/04/10	RFF(SME)	<i>Insertion clause RIF – échéanciers RFF</i>
2	12/04/10	RFF(SME)	Transmission É-R-C-S-S version V2
3b	14/04	SNCF+ DREIF	
4	06/07	RFF (SME)	Nouveaux montants - échéanciers

Entre,

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Ile-de-France**, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- le Conseil Général de **Seine Saint Denis**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- le Conseil Général du **Val d'Oise**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] en date du [à compléter],
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,

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 Président,
- **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 son Président,

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrages.

En troisième lieu,

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

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

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

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

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France signé le 13 octobre 2008 et relatif à la mise en œuvre des actions du plan "Espoir Banlieues" pour la desserte des quartiers en difficultés,

Vu le contrat particulier Région île de France – Département de Seine Saint Denis signé le 11 mai 2009,

Vu la délibération du Conseil Général de Seine-Saint-Denis n°2009-X-51 du 15 octobre 2009,

Vu la délibération du Conseil Général du Val d'Oise n°2-55 du 23 octobre 2009,

Vu le schéma de principe modificatif de l'opération « Tangentielle Nord – Solution train léger » approuvé le 24 septembre 2004,

Vu le décret n° DEVT0805528D du 27 mai 2008 déclarant le projet d'utilité publique,

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration de RFF le 14 mai 2009, par le Conseil d'Administration de SNCF le 27 mai 2009, et par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009,

Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF du 11 juin 2009 autorisant son président à signer la présente convention,

Vu le Protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » signé le 26 mai 2010 par l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF,

Vu la convention de financement n°1 régissant les rapports entre l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF, relative à la réalisation de l'opération « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » rattachée au protocole cadre « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » et signée le 26 mai 2010 par l'ensemble des l'ensemble des financeurs, des maîtres d'ouvrages, et du STIF.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule

Le projet « Tangentielle Nord » consiste à créer une liaison ferrée, composée de deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, dédiée aux voyageurs, le long de l'infrastructure existante de la Grande Ceinture. Le matériel roulant est de type « tram-train ».

Le projet « Tangentielle Nord » a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 28 septembre 2004, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 29 mai 2008.

Conformément à la décision du STIF du 28 septembre 2004, le projet de ligne nouvelle Tangentielle Nord sera engagé en commençant par le tronçon central Epinay – Le Bourget.

Par ailleurs, l'Etat, la Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général d'Île de France, le Conseil Général du Val d'Oise, le STIF, Réseau Ferré de France, et SNCF, ont défini leurs rapports pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget » dans un protocole cadre signé le 26 mai 2010.

Ce protocole décrit en particulier, le coût global de l'opération, le délai global, les engagements des financeurs, le mode de gouvernance du projet (comité de suivi) ainsi que la gestion des écarts (coûts délais).

Il précise que le financement de la Tangentielle Nord premier tronçon Epinay Le Bourget sera assuré par plusieurs conventions de financement, qui lui seront rattachées indiquant, pour chacune d'entre-elles, les travaux réalisés et les financements mis en place correspondants.

Dans la suite du document, les termes « protocole » et « protocole cadre » désignent le document suivant :

« Protocole-cadre régissant les rapports entre l'Etat, le Conseil Régional d'île de France, le Conseil Général de Seine Saint Denis, le Conseil Général du Val d'Oise, Réseau Ferré de France, SNCF et le STIF, pour la conduite de l'opération d'investissement « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget ».

Article 1. Rattachement et objet de la convention

1.1. Rattachement de la convention de financement au protocole-cadre

La présente convention est rattachée au protocole-cadre régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile de France, pour la conduite de l'opération d'investissement : « Tangentielle Nord - Tronçon Epinay-Le Bourget ».

A ce titre, les articles suivants du protocole sont intégralement repris dans la présente convention avec la correspondance suivante :

Articles du protocole	Articles de la présente convention
2	2
4	4.1
7	7.1
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15

1.2. Objet de la convention

L'objet de la convention est de préciser les engagements réciproques des parties par lesquels est réalisée et financée une deuxième tranche financière d'acquisitions, et de travaux liés à l'opération « Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget ».

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

« **Tangentielle Nord 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget – Convention de financement n° 2** »

Article 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

Le présent article reprend l'article 2 du protocole cadre.

2.1. Désignation des Maîtres d'Ouvrage

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.

SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF et SNCF.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage sont détaillés à l'article 3.1 du protocole.

2.2. Responsabilité des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur

2.2.1. Maîtres d'Ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages

qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour leurs périmètres respectifs approuvés par le conseil d'administration de RFF du 14 mai 2009, et par le conseil d'administration de la SNCF le 27 mai 2009.

2.2.2. Maître d'ouvrage coordinateur

2.2.2.1. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur
RFF est désigné maître d'ouvrage coordinateur.

2.2.2.2. Mission du maître d'ouvrage coordinateur

Les missions du maître d'ouvrage coordinateur consistent à rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération, à 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, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF les dites questions, à établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage, et à en assurer une mise à jour et un suivi régulier.

Le maître d'ouvrage coordinateur rend compte de l'exercice de cette mission au STIF et aux financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations validées et présentées selon les modèles préétablis dans un délai de 4 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

Une fois intégré le maître d'ouvrage coordinateur retransmet aux maîtres d'ouvrage, les éléments-pré-cités pour vérification de leurs données avant envoi officiel des documents au STIF.

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.

Par ailleurs, chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments d'information qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Article 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX ENGAGES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

3.1. Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF :

Ce montant permet l'engagement par RFF :

- De la poursuite des acquisitions foncières nécessaires à l'ensemble de l'opération tangentielle nord 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget,
- D'une seconde partie des travaux du poste « réseaux »,
- D'une deuxième tranche de travaux correspondant à :

Liste des principaux marchés de travaux à passer au titre de la présente :

Travaux faisceau Noisy
Travaux : Raccordement GC <-> TLN
Travaux préparatoires
Travaux : Déplacement GC
Lot génie civil T102.2
Lot génie civil T103.2
Lot génie civil T104
Lot génie civil T105

3.2. Pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF :

La présente convention de financement permet l'engagement par la SNCF :

- Contrat de conduite d'opération pour la phase REA,
- des travaux de travaux pour les 7 gares du parcours,
- des contrats de travaux pour les principales interventions sur le site de Noisy.

La liste des principaux marchés de travaux à passer par la présente sont :

Marché de l'Atelier de maintenance
Marché de création de la station de sablage
Marché de construction des bâtiments annexes
Marché TCE sur 3 lots pour la réalisation des 7 gares
Marché sur les équipements mécaniques des gares
Marché de réalisation des infrastructures Télécom
Marché de création du faisceau de remisage
Marché de réalisation de voiries et réseaux divers
Marché de construction du poste de commandement

Article 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

4.1. Durée globale de réalisation

Le présent article reprend l'article 4 du protocole cadre

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures du premier tronçon Epinay – Le Bourget est estimée à 78 mois (selon le calendrier annexé en annexe 2), à compter de la notification de la première convention de financement, et sous réserve que l'enchaînement des prochaines conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

4.2. Durée de réalisation des études et travaux de la présente convention

La durée de réalisation des acquisitions et travaux engagés dans la présente convention et définis à l'Article 3 est estimée à 48 mois à compter de la signature de la présente par l'ensemble des signataires et l'attribution par les financeurs des AE et AP correspondantes.

Article 5. ESTIMATION DES DEPENSES

5.1. Estimation des dépenses de l'opération et coûts d'objectifs par maître d'ouvrage

Sauf indication contraire, tous les montants ci-dessous sont des montants hors taxes exprimés aux conditions économiques de janvier 2006.

5.1.1. Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du protocole (CE 01/2006), par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle est proposé par les maîtres d'ouvrage en fonction du type de travaux et / ou du type de dépenses concernées, en concertation avec le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 est utilisé.

5.1.2. Estimation des dépenses du 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006 à 491,88 M€ tous périmètres confondus pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux.

L'estimation de ces dépenses inclue les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour risques, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés et les aléas normaux.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 11.

5.1.3. Coût du périmètre RFF – 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Les dépenses afférentes à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis les études de schéma principe complémentaire jusqu'à la mise en service pour le périmètre de Réseau Ferré de France et pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent pas de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à : **382,7 M€ constants aux CE Janvier 06, soit 464,6 M€ courants** suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article 6.3 et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.

Ce coût intègre 21,7 M€ (constant CE 01/2006) d'études et de travaux d'ouvrages tiers et de concessionnaires pour lesquels RFF n'est pas maître d'ouvrage.

	CE 01/2006
ACQUISITIONS FONCIERES	27,7
Démolitions	2,8
Terrassements – Assainissements	49,1
Ouvrages de franchissements et murs de soutènement	96,5
Voie ferrée	36,5
Installations de traction électrique	30,0
Installations de commande, de contrôle et d'exploitation	39,5
Quais et accès	10,8
Voirie	1,6
Protections acoustiques et insertion paysagère	16,2
<i>dont ouvrages pour suppression des passages à niveau</i>	13,5
<i>dont accessibilité PMR</i>	3,3
<i>dont Points Noirs Bruit</i>	9,5
<i>dont installations de terminus provisoires</i>	1,1
<i>dont travaux sur RER D</i>	23,9
<i>dont travaux sur autres radiales</i>	7,0
<i>dont travaux connexes à Maîtrise d'Ouvrage SNCF / TN</i>	9,1
<i>dont Provisions pour risques</i>	32,2
TOTAL TRAVAUX y/c Provisions pour Risques	282,9
DEVOIEMENTS DE RESEAUX ET OUVRAGES SOUS MOA TIERS	21,7
MAÎTRISE D'ŒUVRE	31,7
COORDINATION SPS	1,3
COMMUNICATION	1,0
DEPENSES MOA	1,8
MANDAT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	8,9

FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE	1,8
Dépenses antérieures (part du SDP complémentaire + DUP affectée au tronçon Epinay-Le Bourget)	4,0
TOTAL	382,7

5.1.3.1. Coût d'objectif du périmètre Prr

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prr défini à l'article 3.1.2 du protocole, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF est estimé à 361,0 M€ (constants aux CE 01/2006) sur lequel RFF s'engage.

5.1.3.2. Coût d'objectif du périmètre Prt

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Prt défini à l'article 3.1.3 du protocole, correspondant aux travaux sous maîtrise d'ouvrage tiers inclus dans le périmètre de RFF est estimé à 21,7 M€ (constants aux CE 01/2006).

5.1.4. Coût d'objectif du périmètre SNCF – 1^{er} tronçon Epinay - Le Bourget

Ce coût correspond aux dépenses du schéma de principe complémentaire (Sartrouville Noisy-le-Sec) et à la réalisation du premier tronçon Epinay – Le Bourget depuis l'avant projet jusqu'à la mise en service pour le périmètre de SNCF pour autant que l'enchaînement des conventions de financement et leurs notifications aux maîtres d'ouvrages ne génèrent de retards, ou d'arrêts dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux sont évaluées à :

92,95 M€ aux CE Janvier 06, soit 121,9 M€ courants suivant l'hypothèse d'actualisation de l'article et le planning général prévisionnel de l'annexe 2.

	(en M€, CE 01/06)
Acquisitions foncières	0,95
Voies et équipements (PCC + SAEIV)	4,91
Développement durable	2,31
Gares	26,07
Atelier de maintenance du MR	42,25
Dont Provisions pour risques	7,55
Total Travaux y/c provisions pour risque	76,49
Maitrise d'œuvre	9,74
Coordination SPS	0,71
Communication	0,96
Dépense MOA	2,14
Contrôle technique	0,71
Dépenses antérieures (SDP complémentaire + DUP)	2,20
Total	92,95

5.2. Coût du périmètre STIF – 1^{er} tronçon Epinay – Le Bourget

Le coût d'objectif du premier tronçon correspondant au périmètre Pi défini à l'article 3.1.6 est estimé à 16,23 M€ (constants aux CE 01/2006).

5.3. Estimation des dépenses pour la présente convention

5.3.1. Périmètre de RFF

Le coût des travaux objet de la présente et décrit à l'article 3 pour le périmètre de RFF est évalué à :

- 169,154 M€ constants aux CE Janvier 06,
- soit encore **195,64 M€** euros courants.

	M€ courant
Foncier	22,00
2 ^{ème} partie de travaux infrastructure	173,64
Total	195,64

5.3.2. Périmètre de la SNCF

Le coût des travaux objet de la présente et décrit à l'article 3 pour le périmètre de la SNCF est évalué à :

- 58,87 M€ constants aux CE Janvier 06,
- soit **76,00 M€ euros courants**.

	M€ courant
Contrat conduite d'opération pour phase REA	7,40
1 ^{ère} étape des travaux sur site de Noisy (Atelier,...)	21,70
Travaux de construction des gares	27,60
2 ^{ème} étape des travaux du site de Noisy (Centre de remisage,...)	19,30
Total	76,00

5.3.3. Périmètre global RFF + SNCF

Le coût des travaux objet de la présente et décrit à l'article 3 pour le périmètre RFF + SNCF est évalué à :

- 228,024 M€ euros constants aux CE Janvier 06,
- soit encore **271,64 M€ euros courants**.

Article 6. FINANCEMENT

6.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour une 2ème partie de financement destinée à couvrir la fin des acquisitions foncières, les contrats MOA/MOE de phase REA, les contrats de travaux initiés en 2010, pour un montant total courant de **271,64 M€**.

6.2. Plan de financement

Le plan de financement de la première partie des études, acquisitions foncières et travaux de la présente convention est le suivant :

- en euros courants :

Plan de financement synthèse - CFI 2 - hors participation RFF					
Euros courants	Etat	Région	CG93	CG95	Total
Total	85,61	145,25	16,95	2,61	250,42
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

Et en euros constants valeurs janvier 06 :

Plan de financement synthèse - CFI 2 - hors participation RFF					
CE 06	Etat	Région	CG93	CG95	Total
Total - euros courants	71,71	121,66	14,20	2,19	209,74
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

Chaque tableau se décompose en deux sous tableaux pour chacun des deux maîtres d'ouvrage.

Auquel s'ajoute **21,224** M€ courants de part d'autofinancement de RFF (affectée sur son périmètre uniquement), soit un montant total de **271,64** M€.

6.2.1. Plan de financement périmètre RFF

- en euros courants :

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre RFF						
Millions d'Euros COURANTS	Etat	Région	CG93	CG95	RFF*	Total
M€	59,629	101,168	11,805	1,817	21,224	195,642
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%		100,00%
clé RFF : CPER + PEB (théorique)	30,48%	51,71%	6,03%	0,93%	10,85%	100,00%

Et en euros constants valeurs janvier 06 :

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre RFF						
	Etat	Région	CG93	CG95	RFF*	Total
M€ (CE 06)	51,556	87,470	10,207	1,571	18,350	169,154
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%		100,00%
clé RFF : CPER + PEB (théorique)	30,48%	51,71%	6,03%	0,93%	10,85%	100,00%

6.2.2. Plan de financement SNCF

- en euros courants :

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre SNCF					
Millions d'Euros COURANTS	Etat	Région	CG93	CG95	Total
M€	25,982	44,082	5,144	0,792	76,000
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

Plan de financement TLN – 1er tronçon : CFI n°2 – périmètre SNCF					
	Etat	Région	CG93	CG95	Total
M€ (CE 06)	20,126	34,146	3,984	0,613	58,870
clé TLN (hors RFF)	34,19%	58,00%	6,77%	1,04%	100,00%

6.3. Echancier prévisionnel des dépenses par maître d'ouvrage pour la présente convention

L'échéancier prévisionnel joint en annexe 3, évalué en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, estime les dépenses, pour chaque maître d'ouvrage, relatives aux études, acquisitions foncières et travaux pour la présente convention de financement.

Cet échéancier prévisionnel de dépenses est établi sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de référence (janvier 2006) déduit de l'évolution de l'index TP01 pour les années 2006 et 2008, puis d'un taux forfaitaire prévisionnel de 3% par an pour les années suivantes.

Il pourra être ajusté chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 7 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution effective de l'indice du TP01.

Article 7. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

7.1. Autorisations de programme

Le présent article reprend l'article 7 du protocole cadre.

Les autorisations de programme nécessaires à la réalisation de l'opération Tangentielle Nord 1^{er} étape, leurs affectations et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

Si ces affectations et leur échelonnement génèrent un retard ou un arrêt dans les études de projet, les acquisitions foncières et la réalisation des travaux, ou un report de l'opération, et sous réserve qu'un dépassement du coût d'origine n'en soit pas à l'origine, les charges, pour les maîtres d'ouvrage, induites par le retard de paiement de l'un des financeurs, ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Sur présentation des maîtres d'ouvrages, le comité de suivi de l'opération, valide l'estimation du préjudice financier et définit les modalités de compensation due par le ou les financeurs auquel(s) le retard est imputable.

7.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs selon les modalités de l'article 7.3.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage sur des autorisations d'engagement notifiées antérieurement à la présente convention continueront d'être versés indépendamment de la signature de la présente convention.

7.3. Versement et règlement

Le versement des montants de subventions appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des prestations sur présentation, par chaque maître d'ouvrage, d'un état des dépenses constatées et, pour la Région Ile de France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les appels de fonds se feront, pour l'ensemble des financeurs, sur présentation par chaque maître d'ouvrage d'un certificat d'avancement visé par le directeur d'opération du maître d'ouvrage concerné suivant les modalités en vigueur. Ce certificat comportera le pourcentage en cumul estimé ainsi qu'un état des principaux travaux réalisés.

Les Maîtres d'Ouvrage procéderont suivant les modalités en vigueur pour les appels de fonds auprès de la Région île de France et de l'Etat.

Pour l'Etat, la demande s'accompagne d'un document type de l'Etat permettant notamment d'apprécier et de justifier l'avancement technique de l'opération.

Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par les financeurs aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95 % avant versement du solde.

Concernant les crédits de paiement de la Région île de France, ceux-ci sont versés conformément au règlement budgétaire et financier régional.

7.4. Solde

Après achèvement de l'intégralité des travaux, chaque maître d'ouvrage présente le relevé de dépenses finales comptabilisées sur la base des dépenses constatées au titre de la présente convention de financement, dans lequel apparait le forfait des dépenses de maîtrise d'ouvrage de RFF et de SNCF révisé à la date de présentation du solde.

Sur la base de celui-ci, chaque maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.5. Bénéficiaires et facturation

Les participations et subventions sont versées à :

RFF

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

Code banque : 30003

Code guichet : 03620

N° de compte : 00 020 062 145

Clé : 94.

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

SNCF

sur le compte ouvert au nom de SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064

N° de compte : 000000 6 2385

Clé : 95.

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

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

Parties	Coordonnées
RFF	Direction financière 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13
SNCF Transilien	Délégation Financière, Division Investissements – Subventions 209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

Article 8. COMITE DE SUIVI

Le présent article reprend l'article 8 du protocole cadre

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi organisé par le STIF et co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité est commun au protocole et à l'ensemble des conventions de financements relatives à l'opération « Tangentielle Nord ».

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise.

En préparation du Comité de suivi, chaque maître d'ouvrage transmet au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique, administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,

- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour chaque convention de financement active. Ils présentent également des prévisions pour les périodes d'études et de travaux non encore couverte par une convention de financement. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

Article 9. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

Le présent article reprend l'article 9 du protocole cadre

9.1. Comptabilité de l'opération

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

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

9.2. Information

Les maîtres d'ouvrage, pendant toute la durée de validité de la convention, s'engagent à :

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

9.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions techniques de l'avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.1.3.1 et 5.1.4, et du délai indiqué à l'Article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, 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, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF les documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 2.2.2, ainsi que ceux relatifs à l'organisation des autres maîtrises d'ouvrage et de leurs maîtrises d'œuvre sous réserve de l'accord des dits maîtres d'ouvrages.

9.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs, ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par les demandeurs, d'effectuer des visites des lieux, installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, les maîtres d'ouvrage étant chargés de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

Article 10. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Le présent article reprend l'article 10 du protocole cadre.

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article Article 12, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 5.1.3 du présent protocole peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil d'Administration du STIF.

Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

En cas de désaccord persistant entre maîtres d'ouvrage sur la consistance et la portée des modifications à apporter, le STIF tranchera par la rédaction d'un cahier des charges de l'Avant-projet Modificatif.

Cet Avant-projet Modificatif sera présenté au Conseil d'Administration du STIF. Il donnera lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences de cet Avant-projet modificatif notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération ; les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet. Le STIF est informé de ces modifications. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Article 11. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

Le présent article reprend l'article 11 du protocole cadre.

11.1. Respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

RFF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.1.3.1.

SNCF s'engage sur le respect de son coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'article 5.1.4.

Par ailleurs chaque maître d'ouvrage s'engage à informer le STIF dans les conditions prévues au présent article de toute dérive sur le coût d'objectif des travaux tiers.

Pour permettre cette comparaison, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de janvier 2006.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît un dépassement prévisible du délai ou que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart,
- son origine,
- les mesures de toute nature qu'il propose pour y remédier.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

11.2. Modalités de modification du coût d'objectif

11.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 du présent protocole et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage ou de programme, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu au préambule de la présente au titre du coût d'objectif global de l'opération.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, les maîtres d'ouvrage étant entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation au conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs, et, le cas échéant, approuve l'Avant-projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalise l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 11.4.

11.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord. Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant.

11.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 10 et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et des avis éventuels formulés par les autres maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation par le conseil du STIF, notamment au titre de l'Article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs qui approuvent le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrêtent un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées au présent protocole notamment en terme d'augmentation du délai initial.

11.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels, ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, ou au retard dans l'enchaînement des conventions de financements, et ce indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération (dépenses de MOA) du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1.3 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5.1.3 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'Article 4, l'application de cet alinéa est soumise à l'appréciation du comité de suivi à l'article Article 7.

Il est convenu entre les parties que cette clause d'intéressement puisse être réexaminée in fine dans le cas de la maîtrise d'ouvrage de RFF, à la demande de celui-ci, du STIF ou des financeurs ; en effet, du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné un mandataire de sa maîtrise d'ouvrage et deux maîtres d'œuvre sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat et des contrats contenant ses propres clauses d'intéressement, et qui, d'autre part, présente ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, les pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération peuvent interférer avec ceux qui seraient appliqués par les financeurs ; Par ailleurs, pour les coûts relatifs au périmètre Prt correspondant aux ouvrages tiers et concessionnaires, les clauses de présent article sont sans objet, ces ouvrages n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage RFF, celui-ci ne peut répercuter des pénalités ou boni dans les contrats le liant avec son mandataire et/ou ses maîtres d'œuvres.

Afin d'éviter toute distorsion, RFF s'engage à communiquer le cas échéant au STIF et à sa demande, une copie des clauses de sa convention de mandat et des contrats de maîtrise d'œuvres ainsi que de leurs avenants éventuels relatives aux intéressements et pénalités, ainsi que le détail des pénalités (ou boni) imposés (ou versés) à son mandataire.

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de plan Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant des dépassements imputables à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

Article 12. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Le présent article reprend l'article 12 du protocole cadre

Avant la mise en service globale de l'opération Tangentielle Nord 1^{er} tronçon, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

Article 13. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Le présent article reprend l'article 13 protocole cadre

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service de l'opération globale Tangentielle Nord Epinay-Le Bourget, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la première phase objet de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'article 5.1 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses comptabilisées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement comptabilisés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un bilan global de l'opération synthétisant l'ensemble des données des bilans des maîtres d'ouvrage destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1. Le bilan global de l'opération accompagné d'un rapport général de présentation et des bilans de chacun des maîtres d'ouvrage est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement les bilans individuels des maîtres d'ouvrage et le transmet aux financeurs.

Article 14. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET environnementale

Le présent article reprend l'article 14 du protocole cadre.

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan Etat – Région d'Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet le bilan de l'ensemble de l'opération Tangentielle Nord au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

Article 15. PUBLICITE – COMMUNICATION

Le présent article reprend l'article 15 du protocole cadre.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les cosignataires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Il sera présenté à ce comité par les maîtres d'ouvrages le cahier des charges destiné à choisir le ou les prestataires qui auront pour mission notamment de créer les outils de communication ;
- mentionner les financeurs de l'opération sur tout acte de communication relevant de la communication et publication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leur logo et de toute information sur les taux de financement ;
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs ;
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires ;
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est animé par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

Article 16. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'Article 10, fera l'objet d'un avenant.

Article 17. RESILIATION DE LA CONVENTION

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 de 45 jours 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.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

Article 18. DATE D'EFFET de LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties et de la notification aux maîtres d'ouvrages des financements nécessaires à son exécution. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan partiel physique et financier visé à l'article 13,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Article 19. Dérogation au protocole

Sans objet

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour l'Etat

Monsieur Daniel CANEPA
Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour la Région d'Île-de-France

Monsieur Jean-Paul HUCHON
Président du Conseil Régional d'Île-de-France

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour le Conseil Général de Seine Saint Denis

Monsieur Claude BARTOLONE
Président du Conseil Général de Seine-Saint-Denis

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour le Conseil Général du Val d'Oise

Didier ARNAL
Président du Conseil Général
du Val-d'Oise

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour Réseau Ferré de France

Hubert DU MESNIL
Président

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour la SNCF

Guillaume PEPY
Président

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 2011

Pour le STIF

Sophie MOUGARD
Directrice Générale

Liste des annexes

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : échéanciers des dépenses par maître d'ouvrage

**ANNEXE 1
ORGANIGRAMMES NOMINATIFS**

Tangentielle Nord – 1^{er} tronçon Epinay-Le Bourget

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

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M. Alain Saillard, DR Idf, SPI,
 Chef de Projet : M. Stéphane Ménard, DR Idf, SPI,
 Chargé de Projet : Mme Lise Nédélec, DR Idf, SPI.

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M. Pascal Chavarot, SNCF, Paris Nord.

Maîtrise d'Œuvre :

Périmètre PR1 : Directeur de projet : M. Jean-Marc Dufer, Egis-Rail,
Périmètre PR2 : Chef de projet : M. Bruno Furgerot, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris.

Maîtrise d'ouvrage SNCF

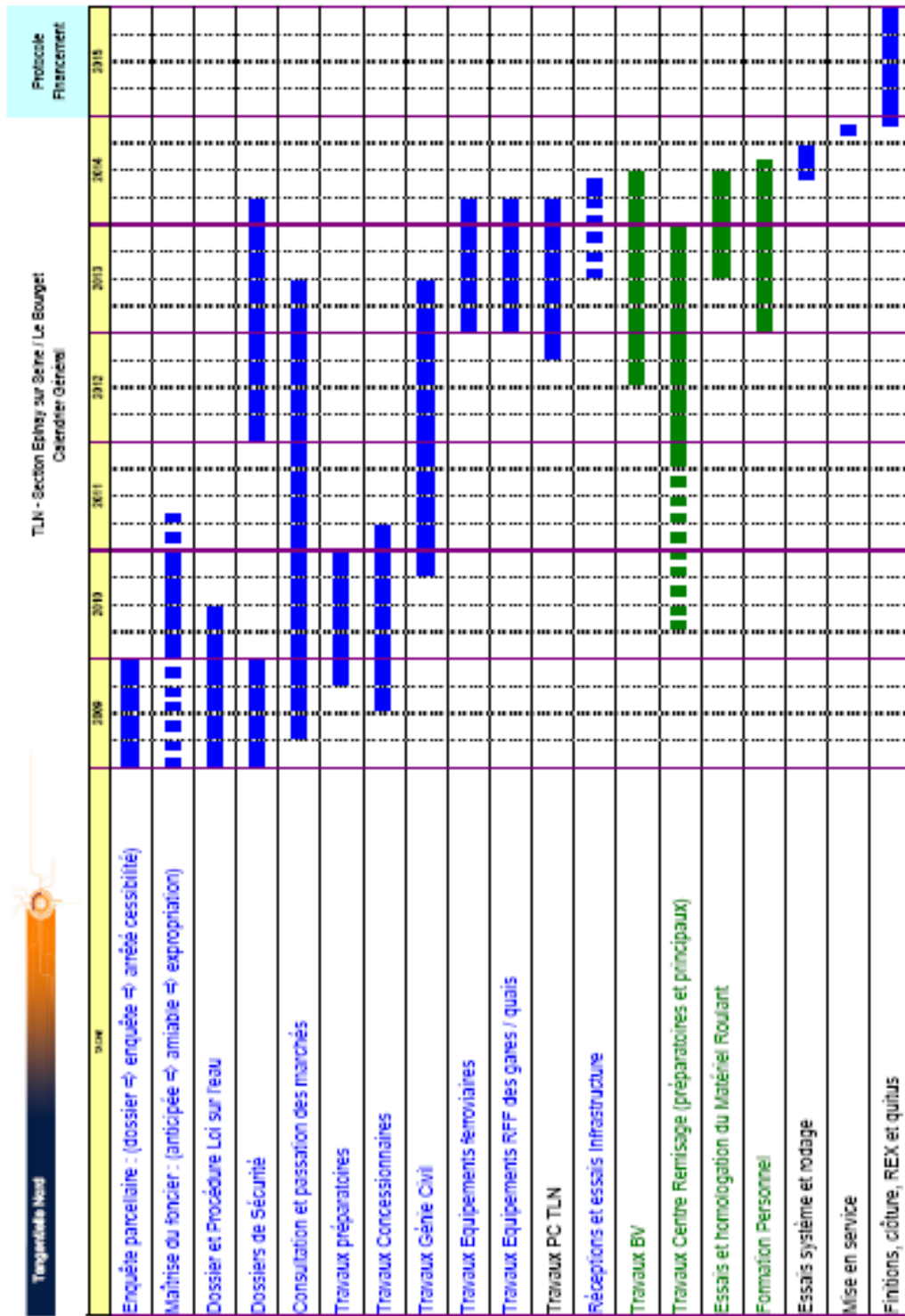
Maître d'ouvrage : Directeur d'Opération : M. Thierry Joubert, TN DPO,
 Gestionnaire d'opérations : M. Patrice Trousse, TN DPO.

Maître d'ouvrage Délégué : Directeur d'Opération Délégué : M. Jacques Sagnière, TN – Département des Projets.

Maîtrise d'Œuvre :

Périmètre gares : Chef de projet : M. Frédéric Caron, SNCF, Gares et Connexions,
Périmètre autre : Chef de projet : M. Bruno Furgerot, SNCF - Centre Ingénierie Nord-Paris.

**ANNEXE 2
CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION**



© Réseau et Infrastructures et Tangentielle Nord/Epave/Compagnie des Travaux de France 2009-2015

2009000

ANNEXE 3
ECHÉANCIERS PRÉVISIONNEL DES DÉPENSES PAR MAÎTRE D'OUVRAGE
 [en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

Prévision échéancier de dépenses - courants		2 010	2 011	2 012	2 013	2 014	2 015	total
---	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RFF - M€ courants		5,97	81,27	80,62	24,93	2,44	0,41	195,642
Dont contribution État	30,48%	1,82	24,77	24,57	7,60	0,74	0,12	59,632
Dont contribution RIF	51,71%	3,09	42,02	41,69	12,89	1,26	0,21	101,167
Dont contribution CG 93	6,03%	0,36	4,90	4,86	1,50	0,15	0,02	11,797
Dont contribution CG 95	0,93%	0,06	0,76	0,75	0,23	0,02	0,00	1,819
Dont contribution RFF	10,85%	0,65	8,82	8,75	2,71	0,26	0,04	21,227

SNCF - M€ courants		0,51	24,37	50,12	1,00	:-	:-	76,000
Dont contribution État	34,19%	0,17	8,33	17,13	0,34	:-	:-	25,982
Dont contribution RIF	58,00%	0,30	14,14	29,07	0,58	:-	:-	44,082
Dont contribution CG 93	6,77%	0,03	1,65	3,39	0,07	:-	:-	5,144
Dont contribution CG 95	1,04%	0,01	0,25	0,52	0,01	:-	:-	0,792

RFF + SNCF - M€ courants		6,48	105,64	130,74	25,93	2,44	0,41	271,642
Dont contribution État		2,00	33,10	41,71	7,94	0,74	0,12	85,614
Dont contribution RIF		3,38	56,16	70,76	13,47	1,26	0,21	145,249
Dont contribution CG 93		0,39	6,55	8,25	1,57	0,15	0,02	16,941
Dont contribution CG 95		0,06	1,01	1,27	0,24	0,02	0,00	2,611
Dont contribution RFF		0,65	8,82	8,75	2,71	0,26	0,04	21,227

Prévision échéancier de dépenses – constants CE 06		2 010	2 011	2 012	2 013	2 014	2 015	total
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

RFF - M€ constants CE 06		5,80	70,78	69,02	21,28	2,27	:-	169,154
Dont contribution État	30,48%	1,77	21,57	21,04	6,49	0,69	:-	51,558
Dont contribution RIF	51,71%	3,00	36,60	35,69	11,01	1,17	:-	87,470
Dont contribution CG 93	6,03%	0,35	4,27	4,16	1,28	0,14	:-	10,200
Dont contribution CG 95	0,93%	0,05	0,66	0,64	0,20	0,02	:-	1,573
Dont contribution RFF	10,85%	0,63	7,68	7,49	2,31	0,25	:-	18,353

SNCF - M€ constants CE 06		0,41	19,26	38,45	0,75	:-	:-	58,870
Dont contribution État	34,19%	0,14	6,58	13,14	0,26	:-	:-	20,126
Dont contribution RIF	58,00%	0,24	11,17	22,30	0,44	:-	:-	34,146
Dont contribution CG 93	6,77%	0,03	1,30	2,60	0,05	:-	:-	3,984
Dont contribution CG 95	1,04%	0,00	0,20	0,40	0,01	:-	:-	0,613

RFF + SNCF - M€ constants CE 06		6,21	90,04	107,47	22,03	2,27	:-	228,024
Dont contribution État		1,91	28,16	34,18	6,74	0,69	:-	71,684
Dont contribution RIF		3,24	47,77	57,99	11,44	1,17	:-	121,616
Dont contribution CG 93		0,38	5,57	6,76	1,33	0,14	:-	14,184
Dont contribution CG 95		0,06	0,86	1,04	0,21	0,02	:-	2,186
Dont contribution RFF		0,63	7,68	7,49	2,31	0,25	:-	18,353