

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/537
Séance du 07 octobre 2015**

**DESSERTE DU STADE DE LA FEDERATION FRANÇAISE DE RUGBY
(FFR) A RIS-ORANGIS**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DE
LA PHASE 2 DES ETUDES PRELIMINAIRES**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- 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 rapport n°2015/537 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 02 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement relative à la phase 2 étape 1 des études préliminaires relatives à la desserte du futur stade de la Fédération Française de Rugby (FFR) à Ris-Orangis pour un montant de 2,0 M€ courants ;

ARTICLE 2 : D'étudier dans les meilleurs délais la bonne articulation du projet de Grand Stade FFR et les éventuelles modifications à apporter au projet TTME. Ces études, qui pourront être menées dans le cadre de l'avancement des études du projet TTME validées à ce même conseil, devront dans tous les cas être achevées d'ici octobre 2016 pour permettre le cas échéant leur prise en compte dans les documents d'urbanisme des collectivités concernées.

ARTICLE 3 : d'autoriser la directrice générale à signer ladite convention et prendre toutes les mesures nécessaires à son exécution ;

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

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

Jean-Paul HUCHON


Desserte du Grand Stade de
rugby de la Fédération Française
de Rugby (FFR) de Ris-Orangis-
Bondoufle

Convention de financement pour
l'étude des besoins en matière
d'offre de transport et
d'évolution des infrastructures
associées (études de desserte
Phase 2)

SOMMAIRE

<u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u>	<u>6</u>
<u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>7</u>
<u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT</u>	<u>8</u>
2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION	8
2.3. CALENDRIER DE RÉALISATION.....	11
<u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	<u>11</u>
3.1. L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	11
3.2. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES DE LA PHASE 2	12
3.4. LES FINANCEURS.....	14
<u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	<u>14</u>
4.1. ESTIMATION DU COÛT DES ÉTUDES.....	14
4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DES MAÎTRES D'OUVRAGE	14
4.3 PLAN DE FINANCEMENT	16
4.4 MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT PAR L'ÉTAT ET LA RÉGION	16
4.5. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS.....	21
4.6. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES	21
<u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	<u>21</u>
<u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>22</u>
<u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>22</u>
7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
7.2. RÈGLEMENT DES LITIGES	22
7.3. RÉSILIATION DE LA CONVENTION	22
7.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION	23
7.5. MESURES D'ORDRE	23
<u>ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION.....</u>	<u>23</u>

8.1. COMITÉ TECHNIQUE DES ÉTUDES	24
8.2. COMITÉ DES FINANCEURS	24
8.3. COMMISSION DE SUIVI	25
8.4. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI	25

ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES 25

9.1. DIFFUSION DES ÉTUDES.....	25
9.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	26
9.3. CONFIDENTIALITÉ	26

Entre,

En premier lieu,

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

Ci-après désignés par les « financeurs »

En deuxième lieu,

- Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil Départemental, dûment mandaté par délibération n° _____
- La **Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne**, représentée par le Président, dûment mandaté par délibération n° _____

Ci-après désignés par les « financeurs » ou par les « maîtres d'ouvrage »,

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par **Jean FAUSSURIER**, Directeur Accès au réseau Ile de France, dûment habilité à cet effet.
- **SNCF Mobilités**, 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 La Plaine Saint-Denis (93 210), 2 Place aux Etoiles, représentée par **Alain KRAKOVITCH**, Directeur Général SNCF Transilien dûment habilité à signer la présente convention,
- La **Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France (DIRIF)**,

Ci-après désignés par les « maîtres d'ouvrage »

En quatrième lieu,

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, Établissement Public à caractère administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2006-217 du Conseil du STIF en date 15 mars 2006.

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code de l'environnement

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

Vu la loi n° 2014-872 du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire,

Vu le [décret n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités.](#)

Vu le [décret n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.](#)

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

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 signé le 19 juillet 2013,

Vu le Contrat de Plan 2015-2020 entre État – Région Île-de-France approuvé au Conseil Régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015,

Vu la délibération du Conseil Général de l'Essonne n° _____ du _____,

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne n° _____ du _____,

Vu la délibération n° CP 14-113 de la commission permanente du 30 janvier 2014 du Conseil Régional relative à la première phase d'étude sur la desserte du futur stade de rugby FFR à Ris Orangis,

Vu la délibération n° _____ du Conseil du STIF du _____,

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

En 2010, la Fédération Française de Rugby (FFR) a initié une réflexion en vue de se doter d'un Grand Stade en Ile-de-France à même d'accompagner l'essor du Rugby dans l'hexagone. Ce stade sera dédié en priorité aux matchs du XV de France, mais aura aussi pour vocation à recevoir d'autres manifestations culturelles et sportives.

Une phase de candidature a été organisée entre février et juillet 2012 lors de laquelle le STIF a piloté un groupe de travail spécifiquement dédié à la desserte en transport en commun du stade, en partenariat avec les opérateurs de transport (RFF, la SNCF et la RATP). Il s'agissait d'identifier les impacts et les besoins associés à l'aménagement de cet équipement.

Le site de Ris-Orangis-Bondoufle (Essonne) a finalement été retenu en juillet 2012.

Sa localisation, à proximité de la Francilienne (N104), située le long de l'autoroute A6, rend le site facilement accessible par la route, notamment depuis l'aéroport d'Orly, ce qui lui assure une bonne desserte nationale et internationale.

Le secteur choisi par la FFR est également desservi par les gares d'Orangis – Bois de l'Epine, Grigny centre et d'Evry Courcouronnes situées sur le RER D et de celle de Brétigny-sur-Orge sur le RER C. En complément, et à horizon 2020, le grand stade bénéficiera aussi de l'accès par le Tram-Train reliant Evry aux pôles intermodaux de Massy, en correspondance avec les RER B et C et au réseau à grande vitesse d'une part, et à celui de Versailles-Chantiers d'autre part, en correspondance quant à lui aux lignes N et U du réseau Transilien (depuis la gare Montparnasse). La FFR estime que, dans ce contexte, 60% des spectateurs utiliseraient potentiellement les transports en commun pour venir assister aux manifestations.

Compte tenu des impacts en termes de trafic, sur le réseau routier et sur le réseau de transport en commun (bus et ferré), une étude multimodale a été engagée afin de confirmer les différentes parts modales estimées pour la desserte du site (le stade et les équipements connexes associés), ainsi que les besoins en stationnement.

L'objectif est de définir à terme sur le volet « transport en commun » et sur le volet « desserte routière », les grandes lignes du « plan transport » de desserte du site, en situation nominale et lors des manifestations.

Cette étude se décompose donc en deux phases successives.

La phase 1, dont le financement a été voté en Commissions Permanentes du Conseil Régional du 30 janvier 2014 et du Conseil Départemental du 05 mai 2014, consistait à dresser un diagnostic préalable et global portant sur l'estimation de toutes les parts multimodales (véhicules particuliers et transports en commun) possibles en termes de desserte. Il s'agissait de confirmer, le cas échéant, les données de la FFR. Plus spécifiquement, un état des lieux des réserves de capacité du réseau de transport en commun (bus et réseau ferroviaire) et du réseau viaire a été réalisé. Il permet notamment de juger de la part modale la plus pertinente à développer à terme pour les transports en commun (bus ou fer). A titre de comparaison, et afin d'étayer ce diagnostic, ont été recensés les sites à équipement(s) équivalent(s), avec analyse à l'appui des performances atteintes et des pratiques utilisées.

A l'issue de cette première phase, le STIF a sollicité les financeurs à hauteur de 2,95 M€ pour préparer la seconde phase d'études sur la base des propositions faites par les opérateurs et discutées en juillet 2015 avec l'ensemble des parties prenantes. Cependant, les limitations financières à cette convention demandées par la Région et par l'Etat ont conduit à plafonner l'enveloppe à 2 M€ environ. Cela a eu pour conséquence de dissocier les études de phase 2 en deux étapes :

- Etape 1 : études relatives au RER D et aux réseaux routiers auxquelles s'ajoute une étude d'exploitation relative au TTME /TTVE,
- Etape 2 : études techniques relatives à TTME / TTVE découlant des résultats de l'étude d'exploitation menée en étape 1.

En conséquence, le délai global de réalisation de l'ensemble des études sera rallongé d'environ 12 mois sous réserve de l'approbation d'une nouvelle convention de financement courant 2016 pour les études de l'étape 2.

La présente convention porte sur la première étape des études de phase 2 qui portera sur :

- L'examen des modalités d'accès, de stationnement, d'acheminement et d'évacuation du site (en TC et par VP) en situation nominale et événementielle,
- Les adaptations à apporter aux réseaux de TC (RER D, volet exploitation du Tram-Train Massy-Evry et son prolongement à Versailles) et aux réseaux routiers (national, départemental, local et stationnement) afin de renforcer l'offre de transport pour combler les déficits de capacité TC identifiés dans les conclusions de la phase 1 en fonction des manifestations prévues (soirées de semaine, week-end) conformément à la demande de l'AOT,
- L'étude du fonctionnement des réseaux de TC en cas de situation perturbée (RER D, Tram-Train Massy Evry et son prolongement à Versailles) et sur les possibilités d'adaptation de l'offre en conséquence,
- L'étude technique niveau études préliminaires des aménagements nécessaires (RER D, navettes de rabattement, réseaux de bus locaux, parcs de stationnement, adaptation du réseau routier national, départemental et local ...),
- La définition d'un programme d'investissement structuré et d'un planning prévisionnel consolidé en cohérence, dans la mesure du possible, avec le projet du stade.

Au-delà de cette première étape, une seconde étape, qui devra faire l'objet d'une nouvelle convention de financement, devra réaliser les études techniques des aménagements nécessaires sur TTME / TTVE.

La convention de financement de cette première étape est jointe en annexe. Les études sont financées à 40% par l'Etat, à 40% par la Région Ile de France, à 15% par le Conseil Départemental de l'Essonne et à 5% par la CAECE (Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne). Leur rendu est prévu pour mi-2017.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études préliminaires relatives à la desserte du Grand Stade de rugby FFR dans leur phase 2,
- préciser le contenu des études nécessaires en phase 2,
- définir l'organisation du pilotage de ces études,
- préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet dans sa phase 2,
- définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

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

« Etudes de desserte du Grand Stade de rugby FFR de Ris-Orangis-Bondoufle – phase 2 »

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Les études de la phase 2 sont pilotées par SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le STIF, la DIRIF, le CD 91 et enfin la CAECE.

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit :

Maitre d'ouvrage	Opération	Contenu
RER D		
SNCF Réseau	Etude d'exploitation et d'aménagement des infrastructures - RER D	Etape 1 : étude d'exploitation du RER D et identification des aménagements nécessaires Etape 2 : étude technique des aménagements
SNCF Mobilités	Etude d'exploitation et d'aménagement des infrastructures - RER D	Etude de roulements et de dimensionnement du parc de matériel roulant, installations de garage/maintenance, gestion des circulations perturbées
SNCF Mobilités	Etude DDGT sur les gares	Etude de flux et dimensionnement des installations de la gare de Ris Orangis - Bois de l'Epine Gares de Paris Gare de Lyon, Juvisy, Le Vert de Maisons, Villeneuve St Georges, et Bras de Fer : Analyse des échanges, impacts éventuels sur les installations et conclusion sur les adaptations
SNCF Mobilités	Etude de dimensionnement personnel	Evaluation du nombre de personnel supplémentaire et des coûts d'exploitation pour répondre aux manifestations
TTME / TTVE		
SNCF Mobilités	Etude d'exploitation	- Etude d'exploitation à 12 tram-trains par heure entre Massy et Evry - Identification des aménagements nécessaires
STIF	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation
SNCF Réseau	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation
Réseaux Routier		
CD91	Etude de déplacement flux urbains	Etude des flux générés sur les voies d'accès aux futurs parking
DIRIF	Etude accessibilité	Analyse de l'exploitation en mode événementiel

	routière - réseau national	(bretelles, voies d'accès, A6, N104) Etudes techniques des aménagements
CAECE	Etude stationnement / navettes de rabattement / cheminements piétons	Identification des besoins de stationnement et leur gestion Accessibilité en TC, insertion du TTME et du Tzen 4 Etude de dimensionnement des modes doux Impacts sur les TC existants, opportunité de création de nouveaux services
Coordination		
STIF	Mission de coordination	

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

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration des études),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements,
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention,
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

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

2.2. Description des principales études à conduire

Etudes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités

Etudes sous périmètre gares de la DDGT - SNCF Transilien

Les études conduites par SNCF Transilien – DDGT visent à analyser les flux en gare et le bon dimensionnement des installations selon les scénarios de desserte envisagés sur le RER D. Les études doivent définir les installations à prévoir si celles-ci sont insuffisamment dimensionnées.

Pour le RER D, le niveau d'étude diffère selon les gares. Pour la gare de Ris Orangis – Bois de l'Epine, une étude détaillée sera réalisée. Un programme technique détaillé des aménagements sera réalisé et des propositions de schémas d'organisations du pôle d'échanges multimodales seront faites. Les scénarios d'aménagements seront étudiés au niveau études préliminaires et une analyse multicritères permettra d'identifier le scénario préférentiel d'aménagement à retenir.

Etude de dimensionnement du parc matériel roulant et besoin en voies de remisage/maintenance.

Sur la base des études d'exploitation du renforcement de la desserte des scénarios A et B définis au cours de la phase 1 de l'étude, il sera regardé l'impact sur le besoin en matériel roulant, sur les roulements de rames et agents de conduite, ainsi que sur les adaptations en voies de garage et de maintenance.

Etudes d'exploitation

Etudes d'exploitation aux horizons TTME et TTVE visant à :

- faire l'inventaire des capacités des infrastructures prévues dans les études en cours (phase PRO pour TTME, phase schéma de principe pour TTVE) ;
- définir en association avec le STIF (section urbaine) et SNCF Réseau (RFN) les aménagements nécessaires pour une desserte à une fréquence de 12 TT/h ;
- évaluer l'incidence du Grand Stade sur la robustesse de l'exploitation du TTME/TTVE.

Etudes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

Etude d'exploitation et d'aménagement des infrastructures du RER D

L'étude doit permettre d'analyser techniquement le renforcement de la desserte des scénarios A et B définis au cours de la phase 1 de l'étude.

L'étude peut être décomposée en deux étapes :

- l'étape 1 consiste en une étude d'exploitation afin d'identifier les aménagements nécessaires au renforcement de la desserte du RER D,
- l'étape 2 consiste à étudier techniquement (niveau études préliminaires) les aménagements nécessaires. La robustesse de l'exploitation et l'adaptation des roulements (rames, agents de conduite) sera regardée. In fine, l'étude conduira à l'élaboration du programme d'opération.

SNCF Mobilités participera et sera associé en permanence au suivi et au pilotage de cette étude, en étant responsable des éléments relevant de son périmètre technique : roulements, dimensionnement du parc matériel roulant, besoins en voies de garage et de maintenance.

Etudes sous maîtrise d'ouvrage CD91

Etude des flux routiers au droit du stade et aux abords des futurs parkings

Les flux routiers seront dimensionnés en mode quotidien et en mode événementiel, suivant les scénarios et les hypothèses de programmation retenus lors des études préliminaires.

Etudes sous maîtrise d'ouvrage CAECE

Etude de stationnement

Ce volet comprend :

- L'évaluation fine des besoins de stationnement selon les différents scénarii issus de la première phase de l'étude d'accessibilité pilotée par le STIF et confiée à SYSTRA,
- L'identification de l'offre disponible et à créer à court et long terme (en lien avec l'origine des spectateurs, la capacité des réseaux routiers etc.) : localisation, nombre de places etc.
- La réflexion sur les modalités de gestion des parkings mobilisés ou créés,
- La définition d'une stratégie chiffrée de stationnement variable dans le temps et dans l'espace,

Rabattement tous modes / accessibilité au site

Il est prévu d'étudier :

- Les modes de rabattement privilégiés par les spectateurs en itération avec la localisation des parcs de stationnement prévus (Cf. ci-dessus),
- L'impact sur les réseaux de bus locaux des flux de spectateurs en rabattement (offre et besoins d'infrastructures de type Gare Routière ou Site Propre),
- La création d'un système de navettes et l'estimation des moyens nécessaires,

Cheminements doux

Seront investigués :

- Le dimensionnement et continuité des cheminements,
- L'opportunité de création d'une offre de service et de stationnement Vélos

Par ailleurs, une provision est réservée pour des études complémentaires relatives à TTME / TTVE (cf. article 4.2.1)

2.3. Calendrier de réalisation

Le délai de réalisation des études de la phase 2 est fixé à 18 mois à compter de la notification de la présente convention par le STIF.

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

ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du Code des transports, le STIF en qualité d'autorité organisatrice des transports veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des études de la phase 2

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

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont :

Pour le périmètre ferroviaire :

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations du réseau ferré national.

SNCF Mobilités, assure la maîtrise d'ouvrage des bâtiments et autres équipements dévolus à l'exploitation des services de transport.

Pour le périmètre routier :

Le Conseil Départemental de l'Essonne assure la maîtrise d'ouvrage des études des flux routiers au droit du stade et aux abords des futurs parkings.

La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne assure la maîtrise d'ouvrage des études de stationnement, rabattement tous modes depuis les parkings VP et cheminements piétons.

La Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France assure la maîtrise d'ouvrage de l'accessibilité routière sur le réseau national

Pour le périmètre urbain tramway :

Le STIF assure la coordination en s'appuyant sur une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dédiée au projet.

3.3. Rôle du coordonnateur vis-à-vis des autres maîtres d'ouvrage

Le STIF est désigné coordonnateur des études.

Le coordonnateur est chargé :

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

A cette fin, le coordonnateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération ;
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter

lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 8 de la présente convention).

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

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

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

Les financeurs de l'étude sont les suivants :

- L'Etat (40 %),
- La Région Ile-de-France (40 %),
- Le Département de l'Essonne (15 %),
- La Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne (5 %).

Le STIF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le CD91, la CAECE et la DIRIF sont les bénéficiaires des financements versés par l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département de l'Essonne et la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne et ci-après désignés par « **les Bénéficiaires** ».

3.4.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage concerné visé à l'article 3.2, des études, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la présente convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **2 M€ HT courants, non actualisables et non révisables**

4.2. Coût global des études à la charge des maîtres d'ouvrage

*4.2.1. **Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire***

Les coûts correspondant aux études prises en charge par chaque maître d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2, sont établis comme suit :

Périmètre MOA	Opérations	Contenu	Montants M€ courants
DESSERTE RER D			
SNCF RESEAU	Etude d'exploitation et aménagement des infrastructures	Etape 1 : Etude d'exploitation du RERD et identification aménagements nécessaires Etape 2 : Etude technique des aménagements	0,4
SNCF MOBILITES	Etude d'exploitation et aménagement des infrastructures	Etude de roulements et dimensionnement du parc matériel roulant, installations de garage/maintenance, gestion des circulations en situations perturbées	0,3

SNCF MOBILITES	Etude DDGT sur les gares	-Etude de flux et dimensionnement des installations de la gare de Ris-Orangis-Bois l'Epine, gares de Paris Lyon, Juvisy, Le Vert-de-Maisons, Villeneuve Saint-Georges et Bras de Fer -analyse des échanges, impacts éventuels sur les installations et conclusion sur les adaptations.	0,3
SNCF Mobilités	Etude de dimensionnement de personnel	Evaluation du nombre de personnel supplémentaire et des coûts d'exploitation pour répondre aux manifestations	0,05
TTME			
SNCF Mobilités	Etude d'exploitation	- Etude d'exploitation à 12 tram-trains par heure entre Massy et Evry - Identification des aménagements nécessaires	0,100
STIF	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation	0,06
SNCF Réseau	Etudes complémentaires d'insertion	A préciser suite à l'étude d'exploitation	0,06
RESEAUX ROUTIERS			
CD91	Etude de déplacement flux urbains	Etude des flux générés sur les voies d'accès aux futurs parkings	0,100
DIRIF	Etude d'accessibilité routière sur réseau national	Analyse de l'exploitation en mode événementiel (bretelles, voies d'accès, A6, N104) Etudes techniques des aménagements	0,300
CAECE	Etude stationnement, rabattement tous modes et cheminements piétons	-Identification des besoins de stationnement et leur gestion -Accessibilité en TC, insertion du TTME et du TZen 4 -Etude dimensionnement des modes doux -Impacts sur les TC existants, opportunité de création de nouveaux services	0,250
COORDINATION			
STIF	Mission de coordination		0,08
MONTANT TOTAL			2,00

4.3 Plan de financement

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

	Etudes préliminaires Grand Stade FFR à Ris Orangis (k€ courants)				Total
	Montant k€ HT et %				
	État 40%	Région 40%	CD91 15%	CAECE 5%	
STIF	56	56	21	7	140
SNCF Réseau	184	184	69	23	460
SNCF Mobilités	300	300	112,5	37,5	750
CD91	40	40	15	5	100
CAECE	100	100	37,5	12,5	250
DIRIF	120	120	45	15	300
TOTAL	800	800	300	100	2 000

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat et la Région

4.4.1. Versement d'acomptes

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

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

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

A-Versement des acomptes

- Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes de chaque bénéficiaire comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le bénéficiaire indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de réalisation et le montant des dépenses comptabilisées,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire ou la personne qu'il aura désignée et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet.

- Pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2., daté et signé par le responsable du projet du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3.;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage dûment habilité pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités
- ou
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité pour le Conseil Départemental de l'Essonne, le STIF et la CAECE.

- Pour le CD91

Pour le Département de l'Essonne, la demande de versement d'acomptes de chaque bénéficiaire comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses considérés, exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 4.2, signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire,
- L'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire concerné ou la personne qu'il aura désignée et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet.

Chaque bénéficiaire s'engage à fournir au Département un état récapitulatif annuel signé des factures comptabilisées.

- Pour la CAECE

Pour la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, la demande de versement d'acomptes de chaque bénéficiaire comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 4.2, signé par le Directeur d'opérations,
- L'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire concerné ou la personne qu'il aura désignée et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes versés aux bénéficiaires est plafonné à: 95% par la Région

Pour l'Etat, le versement des acomptes est plafonné à 80 % pour le STIF, le CD91 et la CAECE et à 90% pour pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités..

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

Conformément au règlement financier du Département de l'Essonne et de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études projet, acquisitions foncières et travaux ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

4.4.2. **Versement du solde**

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présentera 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 du bénéficiaire concerné ou la personne qu'il aura désigné et bénéficiant d'une délégation de pouvoir et de signature à cet effet. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

Le versement du solde pour SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se fera sur présentation des factures acquittées.

4.4.3. **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 4.4.1 ou 4.4.2 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 des bénéficiaires.

4.4.4. **Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- STIF sur le compte ouvert à la RGF, Paris dont le RIB est le suivant :
Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

Titulaire du compte	Etablissement/ Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF RESEAU SUBVENTIONS 92 AVENUE DE FRANCE 75013 PARIS	PARIS OPERA (03620)	30003	03620	00020062145	94
Identification Internationale (IBAN) IBAN FR76 3000 3036 2000 0200 6214 594					
Identification internationale de la Banque (BIC) SOGEFRPP					

- SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Titulaire du compte	Etablissement/ Agence	Code banque	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
SNCF TRESO INVEST PROXI TN	SIEGE CENTRAL – (2310) SEGPS	30001	00064	00000034753	56
Identification Internationale (IBAN)					
IBAN FR76 3000 1000 6400 0000 3475 356					
Identification internationale de la Banque (BIC)					
BDFEFRPPCCT					

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 <a href="mailto:annabelle.acharrok@iled
efrance.fr">annabelle.acharrok@iled efrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 <a href="mailto:Arnaud.zimmerman@stif.
info">Arnaud.zimmerman@stif. info
CD91	Hôtel du Département Boulevard de France 91012 EVRY cedex	Direction des déplacements- MMEGP	01 60 91 96 33 dfauvage@cg91.fr
CAECE	Hôtel d'agglomération Evry Centre Essonne 500 place des Champs Elysées 91054 Evry Centre Essonne	Direction des transports et des déplacements	01 69 91 59 44 franck .chauvin@agglo- evry.fr
SNCF Réseau	Pôle Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Unité Management	Credit 01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr
SNCF Mobilités	Direction Transilien Département Gestion Finances 34 rue du cdt René Mouchotte 75014 PARIS	Division des Investissements	01 85 56 53 45 catherine.doyonnas@sncf .fr

4.5. Caducité des subventions

Au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

Au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental de l'Essonne

Toute opération commencée n'ayant pas donné lieu à paiement depuis trois ans est, à défaut d'une notification contraire de la part du maître d'ouvrage, déclarée terminée et la fraction non versée de la subvention est annulée.

4.6. Comptabilité des Bénéficiaires

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à ces études.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces 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.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2., les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Les bénéficiaires doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

En cas de désaccord des Financeurs, les Financeurs et les Maîtres d'Ouvrage se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels les études peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe aux maîtres d'ouvrage dans le périmètre duquel ils sont intervenus.

ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES

7.1. Modification de la convention

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

7.2. Règlement des litiges

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

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

7.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

7.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- réception des documents indiqués à l'article 2.1.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2, et au plus tard 24 mois après le rendu des études préliminaires

7.5. Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

A la demande expresse du STIF, les maîtres d'ouvrage s'engagent également à lui fournir directement tous les documents relatifs à l'opération, nécessaires au suivi de la maîtrise

d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, etc.).

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

8.1. Comité technique des études

Il est constitué un Comité technique des études réalisées au titre de la présente convention. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrage concernés par ce projet.

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

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- 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, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

8.2. Comité des financeurs

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

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

Le Comité des financeurs se prononce et valide :

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

- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

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

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

8.3. Commission de suivi

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

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

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

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

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

8.4. Information hors Comité et Commission de suivi

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

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

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

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

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

9.1. Diffusion des études

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

Les résultats des études seront communiqués aux STIF et aux co-financeurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sauf accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des Maîtres d'ouvrage.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF 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.

9.2. Communication des financeurs

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

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

- l'ordre entre partenaires et financeurs: l'Etat, la Région, Le Département de l'Essonne, la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, la DIRIF,
- en dernier : le logo du STIF.

9.3. Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 9.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par les financeurs.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la présente convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la présente convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la présente convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

Pour SNCF Mobilités,

Alain KRAKOVITCH
Directeur Transilien

ANNEXES

- Annexe 1 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

ANNEXE 1 :
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme
et des dépenses**

1.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA
ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF EN M€

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,056	0	0,056
Région	0,056	0	0,056
CG 91	0,021	0	0,021
CAECE	0,007	0	0,007
Total	0,140	0	0,140

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

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,184		0,184
Région	0,184		0,184
CG 91	0,069		0,069
CAECE	0,023		0,023
Total	0,460		0,460

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

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0.300	0	0.300
Région	0.300	0	0.300
CG 91	0,125	0	0,125
CAECE	0.0375	0	0.0375

Total	0.750	0	0.750
--------------	--------------	----------	--------------

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE DIRIF EN M€

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,120	0	0,120
Région	0,120	0	0,120
CG 91	0,045	0	0,045
CAECE	0,015	0	0,015
Total	0,300	0	0,300

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE CD91 EN M€

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,04	0	0,04
Région	0,04	0	0,04
CG 91	0,015	0	0,015
CAECE	0,05	0	0,05
Total	0,100	0	0,100

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE CAECE EN M€

M€ HT Courants	2015	2016	TOTAL
Etat	0,100	0	0,100
Région	0,100	0	0,100
CG 91	0,375	0	0,375
CAECE	0,125	0	0,125
Total	0,250	0	0,250

1.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS STIF EN M€

M€ Courants	HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat		0,0336	0,0168	0,0056	0,056
Région		0,0392	0,0168	0,0056	0,056
CG 91		0,0126	0,0063	0,0021	0,021
CAECE		0,0042	0,021	0,0007	0,0259
Total		0,084	0,042	0,0014	0,140

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN M€

M€ Courants	HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat		0,1104	0,0552	0,0184	0,184
Région		0,1104	0,0552	0,0184	0,184
CG 91		0,0414	0,0207	0,0069	0,069
CAECE		0,0138	0,0069	0,0023	0,023
Total		0,276	0,138	0,046	0,46

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF MOBILITES EN M€

M€ Courants	HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat		0,18	0,09	0,03	0,3
Région		0,18	0,09	0,03	0,3
CG 91		0,0675	0,03375	0,01125	0,1125
CAECE		0,0225	0,01125	0,00375	0,0375
Total		0,45	0,225	0,075	0,75

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND DIRIF EN M€

M€ Courants HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0,072	0,036	0,012	0,12
Région	0,072	0,036	0,012	0,12
CG 91	0,027	0,0135	0,0045	0,045
CAECE	0,009	0,0045	0,0015	0,015
Total	0,18	0,09	0,03	0,3

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND CD91 EN M€

M€ Courants HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0,024	0,012	0,004	0,04
Région	0,024	0,012	0,004	0,04
CG 91	0,009	0,0045	0,0015	0,015
CAECE	0,003	0,0015	0,0005	0,005
Total	0,06	0,03	0,01	0,1

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND CAECE EN M€

M€ Courants HT	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	0,06	0,03	0,01	0,1
Région	0,06	0,03	0,01	0,1
CG 91	0,0225	0,01125	0,00375	0,0375
CAECE	0,0075	0,00375	0,00125	0,0125
Total	0,15	0,075	0,025	0,250

