

Délibération n°2015/540
Séance du 7 octobre 2015

PÔLE MULTIMODAL DE VAL DE FONTENAY
CONVENTION DE FINANCEMENT DU D.O.C.P.
ET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le Conseil du syndicat des transports d'Île-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** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L 126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- 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 SDRIF approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la Région Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Contrat de Projet État-Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le rapport n°2015/540 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver la convention de financement du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et de la concertation préalable pour le projet du pôle multimodal de Val de Fontenay entre :


- | | | |
|---|-------------------------|--------|
| - | La Région Île-de-France | 45,00% |
| - | L'État | 21,67% |
| - | Le STIF | 33,33% |

pour un montant total de 750 000 € HT courants conventionnels non actualisables non révisables et non assujettis à la TVA ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte pour permettre la réalisation de ce projet ;

ARTICLE 3 : de charger la directrice générale de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France et de l'autoriser à signer tout document s'y référant.

Le président du Conseil
du syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON


2015

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VAL DE FONTENAY

Convention de financement

du Dossier d'objectifs et
de caractéristiques principales (DOCP)

et de la concertation préalable.

N°15DPI0034



 **île de France**


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

Convention de financement

Régissant les rapports entre

les financeurs et le STIF, maître d'ouvrage,

relative à l'opération

Pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay :

Etapes DOCP - concertation préalable

* _ * _ * _ * _ * _ * _ *

Sommaire

ARTICLE 1 – CONTEXTE GENERAL DE L’OPERATION	7
ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONVENTION.....	9
ARTICLE 3 – ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	11
ARTICLE 4 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	13
ARTICLE 5 – MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	18
ARTICLE 6 – PILOTAGE ET SUIVI DE L’OPERATION.....	18
ARTICLE 7 – DISPOSITIONS GENERALES.....	20
ARTICLE 8 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	21
ANNEXE 1	23
ANNEXE 2.....	24
ANNEXE 3.....	25
ANNEXE 4.....	26
ANNEXE 5.....	27

Entre,

En premier lieu,

- **l'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- la **Région Île-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 **STIF**, Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° du Conseil du STIF en date du 7 octobre 2015,

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code de l'environnement,

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

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

Vu le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002,

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

Vu le Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 approuvé par délibération du Conseil régional n° CR 53-15 du 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015,

Vu la délibération du Conseil régional CR n°55-13 du 20 juin 2013 relative à l'approbation du 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 la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au rapport cadre pour l'actualisation du Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable,

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

Vu la délibération n°..... de la Commission permanente de la Région Ile-de-France du,

Vu la délibération n°..... du Conseil du STIF du 7 octobre 2015.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Situé sur la commune de Fontenay-sous-Bois, à l'intersection de la branche Marne-la-Vallée du RER A (RATP) et de la ligne Tournan – Haussmann St-Lazare du RER E (SNCF), le pôle de Val de Fontenay est le premier pôle d'échanges multimodal de l'est francilien.

Les deux infrastructures ferroviaires sont superposées et se croisent perpendiculairement. Cette situation permet une correspondance efficace entre les deux lignes de RER. Cependant, l'absence d'accès dédiés aux quais du RER E conduit à une saturation aux heures de pointe des circulations de correspondance et des trémies d'accès.

Cette configuration induit aussi des contraintes d'exploitation mutuelles entre les deux lignes ce qui fragilise l'exploitation du réseau notamment en cas de situation perturbée sur l'une ou l'autre des lignes.

Ce secteur est stratégique, car il présente un fort potentiel de densification et de renouvellement urbain. Il joue un rôle d'interface dans le desserrement parisien des activités tertiaires et intermédiaires. La desserte de la gare de Val de Fontenay sera fortement renforcée à moyen et à long termes par l'arrivée de nouveaux modes de transports structurants et l'amélioration des modes déjà présents :

- le prolongement du tramway T1 depuis Noisy-le-Sec dont la gare de Val de Fontenay constitue le terminus Sud ;
- le schéma directeur de la ligne A du RER dont l'un des objectifs est d'améliorer la gestion des situations perturbées. Des installations de retournement des trains sont prévues en gare de Val de Fontenay, Elles seront accompagnées d'une modification des espaces de la gare afin d'accueillir les flux lors des situations perturbées ;
- le prolongement de la ligne 1 du métro depuis le Château de Vincennes et dont la gare de Val de Fontenay constitue le terminus Est ;
- la création de la ligne 15 du métro, en rocade autour de Paris et desservant la gare de Val de Fontenay dans le cadre de son tronçon Est ;
- le prolongement du RER E à l'Ouest vers La Défense et le Mantois qui conduit à une évolution de l'offre sur le RER E à l'Est desservant la gare de Val de Fontenay ;
- la mise en accessibilité des quais du RER E et de la correspondance entre les lignes A et E.

L'enjeu pour ce territoire est de profiter de cette desserte renforcée pour produire des quartiers de gare denses et mixtes tout en répondant aux dysfonctionnements actuels du pôle.

Le pôle, inscrit au réseau structurant PDUIF 2000, a fait l'objet d'un contrat de pôle validé en 2004 (bâtiment voyageurs rénové, accès supplémentaires, installation d'escaliers mécaniques et mise en accessibilité PMR du domaine RATP, nouvelle gare routière et réorganisation du stationnement en 2009).

Le STIF a engagé en 2014 une **étude de faisabilité qui a débouché sur des premières pistes de programmation** déclinées en deux familles de scénarios :

- une famille « passerelle » dont la principale caractéristique est le franchissement des voies du RER E et de l'autoroute A86 par voie aérienne. L'ouvrage créé sert à la fois d'ouvrage d'accès aux quais SNCF-RER E et d'ouvrage de correspondance ;
- une famille « souterrains » dont la principale caractéristique est le franchissement des voies du RER E et de l'autoroute A86 par deux passages souterrains situés de part et d'autre des ouvrages du RER A. Ces deux ouvrages débouchent à l'Est et à l'Ouest du pôle et desservent les quais du RER E à leurs extrémités.

1.1 Objectifs du projet

L'étude, objet de la présente convention de financement, visera à établir le programme du réaménagement du pôle de Val-de-Fontenay et proposera pour chaque élément du programme un maître d'ouvrage et des modalités de financement conformément aux documents de planification et de programmation en vigueur (financement PRMD / CPER, collectivités, subventions STIF, etc.).

L'arrivée de nouvelles infrastructures de transport collectif et les projets urbains en cours de réalisation conduisent à repenser le fonctionnement du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay. C'est l'occasion d'anticiper et de réinterroger l'organisation des flux autour et dans le pôle eu égard à l'accroissement attendu des flux avec l'arrivée notamment de la ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express, le prolongement de la ligne 1 du métro ainsi que le prolongement du tramway T1.

Par le réaménagement de ce pôle, il s'agit de répondre aux besoins de connexion avec les liaisons métropolitaines et d'amélioration de la desserte interne du territoire. Le pôle sera pensé en vue d'optimiser son accès ainsi que les correspondances entre les différents modes. Il s'agit de faire de ce pôle un véritable lieu d'intermodalité visant à faciliter les rabattements vers la gare, aboutir à un meilleur partage de l'espace public et encourager l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

Les principaux objectifs de réaménagement du pôle de Val-de-Fontenay sont :

- accompagner le développement urbain du secteur en offrant aux usagers une gare performante et mieux reliée aux pôles d'emplois et d'habitats existants ou projetés (notamment à l'Est) ;
- accompagner l'augmentation des flux sur le pôle liée à l'amélioration de l'offre de transport et au développement urbain du secteur ;
- atténuer la coupure physique A86/RER E, créer un lien urbain ;
- permettre des correspondances efficaces gare routière / pôle RER / pôle métro y compris Réseau Grand Paris Express) / T1 ;
- maîtriser les flux empruntant les circulations verticales entre RER A et RER E et améliorer le confort des voyageurs sur les quais du RER E ;
- améliorer la lisibilité, le confort et la sécurité des cheminements (modes actifs et PMR) ;
- améliorer la qualité de service ;

Les éléments de programme qui seront étudiés dans le cadre des études DOCP du pôle multimodal de Val-de-Fontenay correspondent aux éléments de programme des grands pôles de correspondance, tels que définis dans le PDUIF et repris dans le PRMD. Il s'agit des gares routières, des parcs relais, des parcs véligos, de l'accessibilité PMR, des aménagements cyclables, de l'information voyageurs, des aménagements extérieurs de voirie (parvis, carrefours et cheminements piétons d'accès directs au pôle, etc.) ainsi que les espaces ferroviaires (refonte ou rénovation de bâtiments voyageurs, accès aux quais, etc.). La conclusion de l'étude devra aboutir à la définition des périmètres de financement.

1.2 Inscription dans les documents de planification et de programmation

Le projet de pôle de Val-de-Fontenay est inscrit :

- au SDRIF approuvé par la Région délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013,
- au PDUIF approuvé par la Région délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 (pôle de niveau 1),
- au Plan Régional en Faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région n° CR 37-14 du 19 juin 2014,
- au Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 (CR 53-15) et signé le 9 juillet 2015.

ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de la participation de l'État, de la Région Ile-de-France et du STIF au financement des études du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et de la concertation préalable du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay ;
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
 - du DOCP,
 - de la concertation préalable.

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

« Pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay : étapes DOCP – Concertation préalable »

2.1 Définitions et contenu des études

Le programme porte sur :

- la constitution du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay,
- la concertation préalable,
- le contenu des prestations complémentaires.

2.2 Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du projet ;
- les **caractéristiques principales** du projet :
 - deux ou trois scénarios pour l'organisation générale des flux des voyageurs à l'intérieur et aux abords du pôle, en particulier le système de correspondance entre les modes lourds ;
 - des propositions pour l'amélioration du fonctionnement de la gare routière existante et éventuellement le redéploiement de l'offre d'autobus vers l'Est du pôle ;
 - des propositions pour l'amélioration de l'accès au pôle à l'Ouest et l'Est pour les piétons et cyclistes ;
 - des propositions relatives au phasage de réalisation du projet intégrant notamment le calendrier de chaque projet en interface avec le pôle ;
 - des propositions relatives aux conditions de réalisation des travaux afin de garantir la faisabilité des scénarios proposés, notamment au regard de leur impact potentiel sur l'exploitation des infrastructures ferroviaires et de l'autoroute A86 ;
 - tout autre élément d'étude contribuant à enrichir la réflexion relative à l'amélioration du fonctionnement de ce pôle.
- une évaluation sommaire du **coût**, du calendrier de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de l'**intérêt socio-économique** ;

- l'identification des solutions les plus pertinentes sur la base d'une analyse comparative multicritères ;
- des modalités de financement des éléments de programme du pôle en distinguant notamment ce qui relève d'un financement PRMD par la Région de ceux qui seront financés hors cadre PRMD.

Le DOCP prendra en compte l'horizon de mise en service de la ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express, la ligne 1 prolongée du métro, le tramway T1 prolongé de Noisy-le-Sec jusqu'à Val-de-Fontenay, les schémas directeurs des lignes du RER E et A, le schéma de mise en accessibilité (SDA) de la gare.

Les modalités de réalisation du DOCP seront présentées aux financeurs dans le cadre des instances de gouvernance de l'opération.

2.3 La concertation préalable

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil du STIF ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil du STIF à l'issue du DOCP.

La concertation pourra comporter :

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement,
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le projet, présentant des panneaux d'information,
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse courriel pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions,
- la mise à disposition éventuelle d'un **dépliant d'information** au sujet du projet sur place,
- la tenue éventuelle de **réunions publiques et de rencontres voyageurs**.

Ces modalités sont précisées par le STIF puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

A l'issue de la concertation préalable, le STIF tire le bilan de la concertation. Les variantes de scénarii d'aménagement du pôle d'échanges multimodal seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du schéma de principe.

A la suite du bilan de la concertation préalable, le STIF pourra lancer les études de schéma de principe et de réalisation du dossier d'enquête d'utilité publique.

Le contenu du DOCP est précisé en annexe 5.

2.4 Prestations complémentaires

Dans le cadre de la production des études techniques nécessaires à l'établissement du dossier de DOCP, le STIF pourra faire appel à des prestations d'expertises portant :

- sur l'acceptabilité des solutions proposées pour le projet du pôle sur les ouvrages existants propriété de la RATP, de SNCF-Réseau ou l'État, notamment au regard de leur impact temporaire et/ou définitif sur leur exploitation ;
- l'estimation des coûts du projet proposée par le bureau d'étude mandaté par le STIF ;
- certaines propositions techniques du bureau d'études mandaté par le STIF.

2.5 Calendrier de réalisation des études

A titre indicatif, le calendrier prévisionnel des études DOCP et concertation préalable, sur la base d'une notification de la présente convention début 2016, est le suivant :

Elaboration du DOCP	de novembre 2015 à décembre 2016
Concertation et bilan	Premier semestre 2017

ARTICLE 3 – ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et aux articles L1241-2, L1241-30 et suivants du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-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 Le pilotage des études

Le pilotage des études nécessaires à l'élaboration du dossier DOCP et à la préparation de la concertation préalable sera assuré par la Direction des Projets d'Investissement du STIF.

La concertation préalable sera pilotée par le STIF.

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

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

Conformément à l'article 15-II du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF peut désigner le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs.

Le STIF est maître d'ouvrage du programme d'études décrit au 2.1 de la présente convention.

3.2.2 Coordination des maîtres d'ouvrage des études et des projets connexes

Le maître d'ouvrage réalisera ces études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets de transport connexes au pôle de Val-de-Fontenay : RATP (prolongement de la ligne 1 du métro), SNCF (RER A et RER E), SGP (ligne 15), Département de Seine-Saint-Denis (prolongement du T1).

Il est indispensable d'articuler les futurs projets de transport programmés sur ce secteur avec les projets urbains en cours ou à venir. Il s'agit de garantir une cohérence d'ensemble pour l'aménagement de ce territoire, d'esquisser les périmètres de ces projets et leurs interactions et les modalités d'intervention de chaque maître d'ouvrage. L'objectif est d'aboutir à un projet d'ensemble partagé et maîtrisé et à une vision globale des enjeux intermodaux et urbains autour du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay.

Le STIF invitera les financeurs ou experts, missionnés sur l'un de ces projets, à assister, sur sa demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières des dits projets.

Le Département du Val-de-Marne, l'État et la commune de Fontenay-sous-Bois seront étroitement associés aux études, qui auront un impact sur leur territoire et/ou réseau.

En tant que pilote des études du pôle de Val de Fontenay, en interface avec des projets sous d'autres maîtrises d'ouvrage, le STIF doit :

- 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 ;
- assurer la cohérence des études ;
- assurer la cohérence des analyses portées par les maîtres d'ouvrage ;
- rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération ;
- 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 7 de la présente convention) ;
- établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités techniques, etc.) ;

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement des études DOCP et de la concertation préalable, objet de la présente convention, est assuré par :

- L'État
- La Région Ile-de-France
- Le maître d'ouvrage, le STIF

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation des études, à compter de la notification par le STIF de la présente convention.

Les dépenses engagées, à compter de l'approbation par le Conseil du STIF de la présente convention, pourront être prises en considération.

ARTICLE 4 – MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Estimation du coût des études

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **750 000€ HT** en euros courants, hors taxes, non actualisable et non révisable.

4.2 Coûts détaillés

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

Maîtrise d'ouvrage STIF	Coûts HT en euros courants
1/ DOCP	250 000
<i>dont</i> Études techniques Rédaction du DOCP	175 000 75 000
2/ Expertises complémentaires	250 000
<i>dont</i> Expertises RATP / SNCF Expertise des coûts	200 000 50 000
3/ Concertation préalable	150 000
4/ Provisions pour études complémentaires	100 000
Total	750 000

Ces estimations prendront en compte une ligne de « provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques identifiés au cours de l'étude.

4.3 Plan de financement

Le financement des études du pôle de Val-de-Fontenay s'inscrit dans le cadre du Plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) voté par l'Assemblée régionale en juin 2014 et dont **la participation financière de la Région est conditionnée à 2 éléments** :

- le pôle doit être un pôle de niveau 1¹ pour bénéficier d'un financement régional ;
- le pôle doit être inscrit dans un document de programmation financière.

Le pôle de Val-de-Fontenay remplit ces deux conditions.

Il est inscrit dans le Contrat de plan Etat – Région 2015- 2020 et bénéficie ainsi de financements de l'Etat et de la Région dans le cadre des études selon la répartition suivante, fixée dans le PRMD :

- une participation de **25% minimum des maîtres d'ouvrage** et/ou les bénéficiaires du projet, tous périmètres confondus.
- Une participation de **75 % maximum des collectivités** (Etat, Région, Département, collectivités et établissements publics).
- Un plafonnement de la participation de la Région Île-de-France au projet à hauteur de 50%.

Le principe de financement des pôles fixé dans le CPER est celui d'une parité entre Etat + Région et le bloc local. La prise en charge du financement qui pourrait être assuré par les collectivités est répartie entre le STIF, l'Etat et la Région.

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

	Pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay Montant HT en euros courants conventionnels et %			
Financeurs	CPER 2015-2020		MOA STIF	TOTAL
	État	Région		
Maître d'ouvrage des études : STIF	21,67 %	45 %	33,33 %	100 %
	162 525 €	337 500€	249 975€	750 000 €

¹ Les pôles de niveau 1 sont définis dans le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France et ils correspondent :

- ✓ **aux gares dont le trafic est supérieur à 15.000 voyageurs / jour**, avec des correspondances entre lignes de RER, trains ou métro, et avec une ligne de tramway ou une gare routière importante (plus de cinq postes à quais),
- ✓ **aux stations de métro** avec gare routière,
- ✓ **aux grandes gares parisiennes** terminus.

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 le STIF, maître d'ouvrage.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage, par financeur.

Le comité technique est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, à l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes :

Pour l'Etat la demande de versement d'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 représentant légal 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 certifiées exactes par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

Pour la Région Île-de-France, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

B-Plafonnement des acomptes :

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux bénéficiaires est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2015-2020.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes versés au STIF, maître d'ouvrage des études de la présente convention, au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne peut excéder 90% du montant total de la subvention.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses effectivement réalisées (acquittées).

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

La demande de solde comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2 de la présente convention.

4.4.3 Modalités de paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaires des financeurs, à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2.

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

4.4.4 Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du

Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

Sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

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

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

Le versement est effectué auprès de l'Agent comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 39bis – 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris.

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

Parties	Coordonnées
ETAT	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
REGION ILE-DE-FRANCE	Unité Aménagement Durable Secrétariat Général Direction des transports 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS marie-dominique.campourcy@iledefrance.fr
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE (STIF)	Syndicat des Transports d'Ile-de-France Direction des projets d'investissement (DPI) 39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS gilles.fourt@stif.info

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.

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. **Si 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. L'opération faisant l'objet de la présente convention s'inscrit dans le cadre d'une autorisation de programme de projets.**

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

4.6 Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres de ces études, objet de la présente convention.

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

ARTICLE 5 – MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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

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

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

ARTICLE 6 – PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

6.1 Comité technique

Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires de la présente convention. Dans un souci de meilleure coordination entre les différents projets programmés sur le secteur de Val-de-Fontenay, le comité technique est élargi :

- au Département du Val-de-Marne et à la commune de Fontenay-sous-Bois, collectivités directement concernées par le projet de pôle de Val-de-Fontenay ;
- à la RATP, la SGP, SNCF-Mobilités et SNCF-Réseau, maîtres d'ouvrage de projets de transports collectifs en interface avec le pôle de Val-de-Fontenay.

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, 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 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.

6.2 Comité des financeurs

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

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

Le comité se prononce et valide :

- L'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la présente convention de financement, notamment suivant les phases indiquées à l'article 2 et du calendrier ;
- Le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, à la fin de l'étape de l'étude de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention ;
- Le projet de contenu des conventions de financement pour les étapes ultérieures du projet ;
- Les éléments présentés lors du comité technique et de la commission de suivi ;
- Le projet de dossier préparé en vue de son approbation en / d'une information en Conseil du STIF et éléments nécessaires pour la concertation avec le public.

Le lancement d'éventuelles études complémentaires devra être validé préalablement en comité des financeurs.

6.3 Commission de suivi

Une commission de suivi de l'opération est mise en place sous la présidence du STIF. Elle assure le rôle de comité de pilotage des études de l'opération. Elle réunit les représentants des signataires de la présente convention de financement et les élus des collectivités locales concernées par le projet, services déconcentrés de l'Etat concernés et transporteurs, et en tant que de besoin les prestataires des études.

La commission de suivi a pour rôle de :

- veiller au bon déroulement et à la qualité des études, présenter les résultats des études et contribuer à la réorientation de leur contenu si nécessaire ;
- favoriser le bon déroulement du projet notamment dans son articulation avec les partenaires locaux.

Le secrétariat permanent de la commission de suivi est assuré par le STIF. Le compte-rendu des réunions de la commission de suivi sont établis par le STIF.

La périodicité prévisible des commissions de suivi est de deux par an, en tant que de besoin selon des sujets devant être portés à sa connaissance.

La commission de suivi est le cadre privilégié permettant au maître d'ouvrage d'assurer la transparence vis-à-vis des signataires sur les actions qu'il mène et les problèmes qu'il rencontre ou est susceptible de rencontrer.

Les membres seront convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments seront envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

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 ou d'une information en Conseil du STIF.

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS GENERALES

7.1 Modification – Résiliation de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception de l'annexe 2 (échancier des dépenses) et des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties signataires de la présente convention.

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

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

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

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

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

7.2 Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention. Elles se réunissent dans un délai de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

7.3 Date d'effet de la convention

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

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la Commission permanente de la Région Ile-de-France approuvant la présente convention.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 7.1, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

7.4 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

ARTICLE 8 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

8.1 Diffusion des études

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Le STIF pourra utiliser ces études pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, coordonner les différentes phases du projet, réaliser des expertises, contre-expertises.

Le maître d'ouvrage diffusera aux financeurs les résultats des études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs, en un exemplaire papier et un exemplaire sous format CD-Rom – format word ou excel.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toutes informations considérées comme confidentielles.

8.2 Communication des financeurs

Le maître d'ouvrage s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des parties (taille identique des logos).

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de plan État – Région 2015-2020, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : financeurs, STIF ;
- l'ordre entre financeurs : État, Région Île-de-France ;
- en dernier : le logo du STIF.

SIGNATAIRES

Convention établie en **3 exemplaires** originaux.

Date de notification de la présente convention :

<p>Pour l'Etat,</p> <p>Date et signature</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p>Date et signature</p>	<p>Pour le STIF,</p> <p>Date et signature</p>
---	--	--

ANNEXE 1

ORGANIGRAMME NOMINATIF

Pour le maitre d'ouvrage :

Gilles FORT

Chef de la division Projets Ferroviaires et Pôles

gilles.fourt@stif.info

Thomas GREFFIER

Chargé de Projets

thomas.greffier@stif.info

ANNEXE 2

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU STIF

En Euros courants HT	2015	2016	2017	Total
Études techniques et rédaction du DOCP	0	167 000	83 000	250 000
Expertises	0	167 000	83 000	250 000
Concertation préalable	0	50 000	100 000	150 000
Provisions pour études complémentaires	0	33 000	67 000	100 000
Total	0	417 000	333 000	750 000

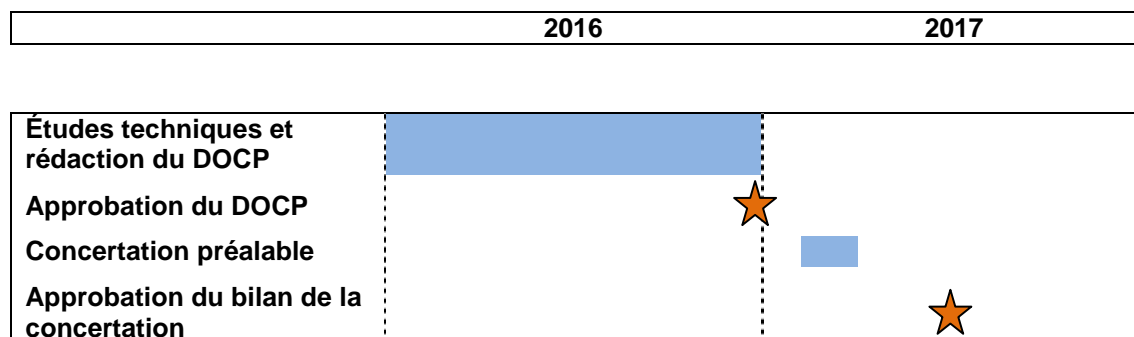
ANNEXE 3

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEMANDES D'APPELS DE FONDS

Financeurs	Clé	montant	2015	2016	2017	2018
Etat	21,67 %	162 525 €	-	65 000	65 000	32 525
Région Ile-de-France	45 %	337 500 €	-	135 000	135 000	67 500
STIF	33,33 %	249 975 €	-	100 000	100 000	49 975
Total	100%	750 000,00	0	300 000	300 000	150 000

ANNEXE 4

PLANNING INDICATIF



ANNEXE 5

CONTENU D'UN DOCP

Le contenu du DOCP devra respecter les enjeux tels que définis ci-dessus, et être conforme aux attendus des études préliminaires telles que définies dans l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993, relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé :

- « préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet ;
- présenter une ou plusieurs solutions techniques, architecturales, d'implantation et d'insertion dans le paysage pour les ouvrages concernés ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions, assorties de délais de réalisation et examiner leur compatibilité avec la partie affectée aux travaux de l'enveloppe financière prévisionnelle retenue par le maître de l'ouvrage ;
- vérifier la faisabilité de l'opération. »

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales devra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- « **1 Présentation du projet**
 - o Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
 - o Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
 - o Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Grenelles de l'environnement 1 et 2,
 - o Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,
- « **2 Diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet**
 - o Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
 - o Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
 - o Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
 - o Récapitulatif des dysfonctionnements et définitions des enjeux et besoins du secteur,
- « **3 Description du projet : faisabilité des différents scénarios**
 - o Caractéristiques techniques principales : hypothèse du mode, tracé, lien avec le réseau,
 - o Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, restructurations réseaux éventuelles, identification des impacts sur l'environnement,
 - o Principes d'exploitation,
 - o Scénario(s) préconisé(s) et justification,
 - o Méthodes et estimation sommaire des coûts de l'ensemble des postes du périmètre du projet :
 - D'investissement : présentation synthétique des coûts : coûts travaux (détaillés par postes de dépenses), assorti d'un taux de tolérance de + ou – 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes (X% des coûts travaux), frais de MOE (X% du montant des coûts travaux et des PAI), acquisitions foncières, frais de MOA (X% des coûts travaux, des PAI, des frais de MOE et des acquisitions foncières),
 - D'exploitation.
 - o Calendrier prévisionnel : étapes administratives et étapes clés, études et construction – synthèse en quelques dizaines de tâches, détail au semestre,
 - o Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondage,
- « **4 Identification des impacts significatifs du Projet**
 - o Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact de l'Enquête Publique),
 - o Sur l'aménagement du territoire,
- « **5 Evaluation et comparaison des différents scénarios**
 - o Description qualitative des intérêts socio-économiques (quantitative sur certaines variantes ou certains sujets si l'on dispose des données suffisantes) par une analyse multicritère,
 - o Mise en évidence de la zone d'influence géographique et fonctionnelle du projet (emplois directs et indirects, retombées locales et nationales),

- Classement des variantes,
- « **6 Annexes graphiques**
- Plan de situation et plans des tracés,
- Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).