

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/547
Séance du 07 octobre 2015**

**EXTENSION DU TRAMWAY T3
DE LA PORTE D'IVRY A LA PORTE DE LA CHAPELLE
AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT**

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

- VU** le code des transports et notamment, les 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 Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par le décret no 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** la délibération n°2009/120 du Conseil du STIF relative à l'avant projet et à la convention de financement de réalisation du prolongement du T3 à la porte de la Chapelle ;
- VU** le rapport n°2015/547 ;
- 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 l'avenant à la convention de financement ;

ARTICLE 2 : d'autoriser la directrice générale à signer ledit avenant ;

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'Ile de France.

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

Jean-Paul HUCHON



Juillet
2015

« Extension du tramway T3 Porte d'Ivry – Porte de la Chapelle »

Avenant n°1 à la Convention régissant les rapports entre les financeurs, les
maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, relative à la
réalisation de l'opération

 **îledeFrance**

MAIRIE DE PARIS 



 **stif**
L'autorité organisatrice de vos
transports en Île-de-France

Avenant à la Convention de financement de 2009
entre le Conseil régional d'Ile-de-France,
la Ville de Paris, la RATP et le STIF
relatif à la réalisation de l'opération
« Extension Tramway T3 Porte d'Ivry – Porte de la Chapelle »
*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Entre,

En premier lieu,

La Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil régional, dûment mandaté par délibération n° CR _____ du _____,

La Ville de Paris, représentée par la maire de Paris, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil de Paris en date des _____,

Ci-après désignés par les financeurs ;

En deuxième lieu,

La Ville de Paris, représentée par la maire de Paris dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil de Paris en date des _____,

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 41, rue de Châteaudun - 75009 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n° _____ du _____,

La RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^e, 54 quai de la Rapée, représentée par sa Présidente Directrice Générale,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage ;

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil du STIF n° _____ du _____,

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

Visas

Vu l'avant-projet de l'opération « Extension du T3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle » approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009,

Vu la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 16 avril 2009 par le Président Directeur Général de la RATP, le maire de Paris et la directrice générale du STIF,

Vu la convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, relative à la réalisation de l'opération « EXTENSION DU TRAMWAY T3 PORTE D'IVRY - PORTE DE LA CHAPELLE », signée par le président du Conseil Régional d'Île de France, le Président Directeur Général de la RATP, Le Maire de Paris et la Directrice Générale du STIF,

Vu le rapport définitif d'audit de l'opération « EXTENSION DU TRAMWAY T3 PORTE D'IVRY - PORTE DE LA CHAPELLE », élaboré par le cabinet Deloitte, titulaire du marché n°1200339 portant sur la réalisation d'audits financiers d'opérations de transports,

PREAMBULE

Le projet « EXTENSION DU TRAMWAY T3 PORTE D'IVRY - PORTE DE LA CHAPELLE » a été approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009. Il constitue le prolongement d'un premier tronçon du tramway T3, sur les boulevards des Maréchaux sud entre le Pont du Garigliano (15^e) et la porte d'Ivry (13^e), mis en service en décembre 2006. Ce premier tronçon de 7,9 km traverse 3 arrondissements (15^e, 14^e et 13^e) et accueille 137 000 voyageurs chaque jour.

L'extension du T3 vers l'est, de la Porte d'Ivry (13^e) jusqu'à Porte de la Chapelle (18^e), s'inscrit dans la continuité du premier tronçon : choix du matériel, exploitation, vitesse, sécurité. Ce projet a pour objectif d'améliorer le maillage de la desserte de la région afin de rendre plus efficace le réseau de transports publics francilien. Il s'inscrit dans une démarche globale en matière de transport et de requalification urbaine. Située en général sur les boulevards des Maréchaux, au plus près des activités de la couronne et des communes limitrophes de Paris, l'extension porte sur une longueur de 14,5 km et totalise 26 stations. Sa mise en service est effective depuis le 15 décembre 2012.

ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de préciser les modalités d'ajustement, entre la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, du montant des subventions au système de transport, compte tenu des économies réalisées par les maîtres d'ouvrage dans leurs périmètres respectifs.

Le présent avenant fixe notamment une estimation à terminaison établie à partir de l'audit financier de l'opération réalisé par le cabinet Deloitte missionné par la Région Ile-de-France.

ARTICLE 2 – SITUATION FINANCIERE DE L'OPERATION

Article 2.1- Financement initial de l'opération

L'opération est mise en œuvre par trois maîtres d'ouvrage : la Ville de Paris, la RATP et le STIF. Ils sont responsables, chacun sur leur périmètre d'action, du respect des délais fixés, du coût d'objectif fixé et du suivi et de l'échelonnement des dépenses.

Les périmètres de responsabilité de chaque maître d'ouvrage se définissent comme suit :

Ville de Paris	RATP	STIF
Aménagements de voirie	Système de transport sur tout le tracé	Etudes nécessaires au projet
Ouvrages d'art et travaux préparatoires à la réalisation du site de maintenance et de remisage (SMR)	Système de transport du SMR	Acquisitions foncières
Restitution des équipements sportifs détruits par l'installation du SMR		

La Ville de Paris intervient en tant que maître d'ouvrage coordinateur.

Le coût d'objectif de l'opération, validé par les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs dans la convention de financement signée le 16 avril 2009, a été fixé à 800,9 M€ HT (hors matériel roulant) aux conditions économiques de janvier 2008 (CE 01/2008).

Le budget total est ventilé en deux grands ensembles :

- la réalisation du système de transport pour un montant de 652 M€ (CE 01/2008) ;
- l'aménagement qualitatif de l'espace urbain pour un montant de 148,9 M€ (CE 01/2008).

En vertu de la convention, le financement de l'opération se partage entre la Ville de Paris et la Région Ile-de-France. Cette dernière n'intervenant pas sur les aménagements qualitatifs, seule la partie système de transport fait l'objet du présent avenant.

La convention de financement du 16 avril 2009 prévoyait pour ce projet un coût d'objectif de 622,2 M€ en euros constants (CE 01/2008) pour la partie système de transports hors études.

Les sommes engagées au stade de l'avant-projet, antérieurement à la signature de la convention de financement de 2009, dans le cadre de la réalisation d'expertises en vue de l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique ont été inclus dans la comptabilité des maîtres d'ouvrage.

En y incluant ces études d'avant-projet, le coût d'objectif du système de transport est porté à 653,7 M€ et non pas 652 M€ tel que le stipulait pour rappel la convention.

Le présent avenant modifie sur ce point la convention de 2009 et retient 653,7 M€ comme montant de référence du coût d'objectif, dont le financement global est réparti de la façon suivante :

M€ HT CE 01/2008	Ville de Paris	%	Région Ile-de-France	%	Total
Système de transport					
Ville de Paris	333,7	53,63%	0,0	0,00%	333,7
RATP	78,8	12,66%	209,2	33,62%	288,0
STIF	0,5	0,08%	0,0	0,00%	0,5
Total HT (A)	413,0	66,38%	209,2	33,62%	622,2
Etudes financées avant la convention de 2009					
Ville de Paris	10,65	33,81%	6,35	20,16%	17,0
RATP	11	34,92%	3,0	9,52%	14,0
STIF	0,25	0,79%	0,25	0,79%	0,5
Total HT (B)	21,90	69,52%	9,60	30,48%	31,5
Grand Total 1 (A+B)	434,90	66,53%	218,80	33,47%	653,7

Article 2.2- Estimation à terminaison

L'estimation à terminaison (EAT) du coût de l'opération en euros courants, basée sur les conclusions de la mission d'audit, s'élève à 618,78 M€ répartis de la manière suivante :

- 371,69 M€ pour la Ville de Paris ;
- 246,47 M€ pour la RATP.

Le projet est globalement en économie, notamment sur la partie système de transport objet de la convention de financement du 16 avril 2009, et plus particulièrement sur le périmètre RATP.

ARTICLE 3 – REPARTITION DES ECONOMIES

Le présent avenant acte le principe d'une répartition des économies constatées entre les financeurs en proportion des clés globales de financement du projet, telles que déduites de la convention de financement de 2009.

- La Région finance le projet à hauteur de 33,47% ;
- La Ville de Paris finance le projet à hauteur de 66,53%.

Au regard des EAT et des financements réels constatés pour chacun des périmètres de maîtrise d'ouvrage, et afin de respecter les clés de financement globales, le montant à rééquilibrer globalement en faveur de la Ville de Paris s'élève ainsi à 21,497 M€ conformément au tableau suivant :

Euros courants - Coût total révisé (d'après EAT de la mission d'audit)		RIF	Ville de Paris	Total
Clé de répartition prévue CoFi		33,47%	66,53%	100,00%
Bénéficiaire	RATP	200,62	45,85	246,47
	Ville de Paris	6,35	365,34	371,69
	STIF	0,15	0,48	0,63
	Total	207,11	411,67	618,78

Euros courants - Financement constaté		RIF	Ville de Paris	Total
Bénéficiaire	RATP	179,12	61,96	241,08
	Ville de Paris	6,35	365,34	371,69
	STIF	0,15	0,48	0,63
	Total	185,62	427,78	613,40
Clé de répartition constatée		30,26%	69,74%	100,00%

Ecart de financement (Euro courants)	-21,497	16,114	-5,384
--------------------------------------	---------	--------	--------

Pour mettre en œuvre ce rééquilibrage, il est convenu que la Région Ile-de-France s'engage à reverser à la Ville de Paris 16,114 M€ courants.

Parallèlement, la Région versera 5,384 M€ à la RATP en lieu et place de la Ville de Paris, sur la base de l'engagement disponible résultant de l'autorisation de programme affectée par délibération CR 33-09 en respect des dispositions du règlement budgétaire et financier régional.

Ce montage vaut solde de tout compte, les paiements correspondants viendront clôturer comptablement et définitivement l'opération de prolongement du T3 à Porte de la Chapelle.

ARTICLE 4 – MODALITES DE VERSEMENT A LA VILLE DE PARIS

Le mandat sera effectué sur la base du rapport définitif d'audit, pièce justificative du paiement qui interviendra en une seule fois dès signature du présent avenant par l'ensemble des parties.

ARTICLE 5 – CADUCITE DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compte de la date de délibération d'attribution du montant à valoir, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale la demande de paiement, l'autorisation de programme devient caduque et elle est annulée.

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 mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'AP rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

ARTICLE 6 – DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention du 16 avril 2009, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux dispositions de ce dernier, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

ARTICLE 7 – DATE D'EFFET ET DUREE DE L'AVENANT

L'avenant prend effet à la date de sa notification par la Région Ile-de-France à l'ensemble des signataires et prend fin selon les modalités prévues à l'article 20 de la convention.

Fait en quatre exemplaires originaux et notifié le / / :

<p>Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON</p>	<p>La Maire de la Ville de Paris Anne HIDALGO</p>
<p>La Présidente Directrice Générale de la RATP Elisabeth BORNE</p>	<p>La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD</p>

Annexe Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage Ville de Paris

Maître d'ouvrage : M. Anne HIDALGO, Maire de Paris
Représentant du maître d'ouvrage : M. Secrétaire Général
Chef de Projet : M. François Wouts, Chef de la mission tramway

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : M., Président Directeur Général
Représentant du maître d'ouvrage : M., Responsable de la maîtrise d'ouvrage Tramways
Chef de Projet : M., Chef de projet

Maîtrise d'ouvrage STIF

Maître d'ouvrage : Mme Sophie Mougard, Directrice Générale
Représentant du maître d'ouvrage : M. Jean-Louis Perrin, Directeur des investissements
Chef de Projet : M. Jean-Yves Pignal