

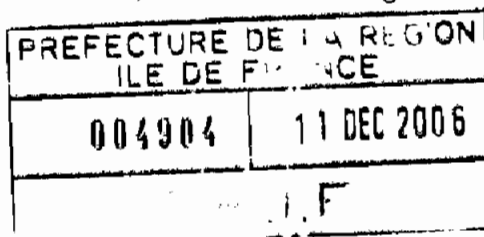
**DELIBERATION N° CP 06-1014
DU 7 Décembre 2006**

**TRANSPORT EN COMMUN
OPERATIONS DU CONTRAT DE PLAN ETAT – REGION
2000 – 2006 - ARTICLE 1
POLES DE CHOISY LE ROI ET DE NOISY LE GRAND**

**Chapitre budgétaire : 908 « Transports »
Code fonctionnel : 812 « Gares et autres infrastructures
ferroviaires »
Programme : « Grands pôles intermodaux »**

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** La loi n° 82-1153 du 30 Décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment les articles 14, 18 et 28-3 ;
- VU** La loi n° 97-135 du 13 Février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau Ferré de France " (RFF) ;
- VU** Le décret n° 97-444 du 5 Mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de " Réseau Ferré de France " (RFF) ;
- VU** La délibération n° CR 04-00 du 3 Mars 2000 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 – Article 1 signé le 18 mai 2000;
- VU** La délibération n° CP 03-204 du 3 avril 2003, relative à une individualisation de programme sur l'article 1 du Contrat de Plan – Transports en commun ;
- VU** La délibération n° CP 04-913 du 15 décembre 2004 relative à une individualisation de programme sur l'article 1 de Contrat de Plan – Transports en commun ;
- VU** Le règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France ;
- VU** Le budget de la Région d'Ile-de-France pour 2006 ;
- VU** Le rapport CP 06-1014 présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Ile de France ;
- VU** L'avis émis par la Commission des Transports et de la Circulation.
- VU** L'avis de la commission des finances, de l'administration générale et du plan ;



APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Approuve la convention de financement à passer entre la RATP, RFF, SNCF, le Département du Val de Marne, l'Etat, le STIF et la Région Ile-de-France pour la réalisation du pôle de Choisy le Roi, qui figure à l'Annexe 1 de la présente délibération.

Autorise le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France à la signer.

Article 2 :

Désaffecte le reliquat de 120 000 € de l'autorisation de programme d'un montant de 230 000 € du chapitre 913-0 « Transports en Commun » du budget 2003, affectée par délibération n° CP 03-204 du 3 avril 2003, comme suit :

- Pôle de Choisy le Roi

(Action 2810100101 « Grand pôles intermodaux »)

Bénéficiaire : Etat – Direction des Transports Terrestres- ligne 31, article 130
« Grands pôles intermodaux»

subvention – cdp Grands pôles intermodaux 120 000 €

Article 3 :

Désaffecte la totalité de l'autorisation de programme d'un montant de 3 000 000 € du chapitre 913-0 « Transports en commun » du budget 2004, affectée par délibération n° CP 04-913 du 15 décembre 2004 comme suit :

- Pôle de Choisy le Roi

(Action 2810100101 « Grand pôles intermodaux »)

Bénéficiaire : Etat – Direction des Transports Terrestres - ligne 31, article 130
« Grands pôles intermodaux»

subvention – cdp Grands pôles intermodaux 120 000 €

Article 4 :

Désaffecte la totalité de l'autorisation de programme d'un montant de 1 000 000 € du chapitre 913-0 « Transports en commun » du budget 2004, affecté par délibération n° CP 04-913 du 15 décembre 2004 comme suit :

- Pôle de Choisy le Roi

(Action 2810100101 « Grand pôles intermodaux »)

Bénéficiaire : Ville de Choisy le Roi - Ligne 31, article 130 « Grands pôles intermodaux»

subvention – cdp Grands pôles intermodaux

1 000 000 €

Article 5 :

Décide d'attribuer une subvention de 4 557 000 € au Département du Val de Marne, de 133 000 € à la SNCF et de 475 000 € à la RATP et 31 500 € à RFF pour la réalisation du pôle de Choisy le Roi.

Affecte une autorisation de programme d'un montant de 5 196 500 € disponible sur le chapitre 908 « Transports en Commun » - Code fonctionnel 812 – Programme « Gares et autres infrastructures ferroviaires » CP 812-010 (281010) du budget 2006 de la façon suivante :

**- Pôle de Choisy le Roi
(Action 2810100101 « Grand pôles intermodaux »)**

Bénéficiaires :

Département du Val de Marne (nature 20413)	4 557 000 €
SNCF (nature 204171)	133 000 €
Réseau Ferré de France (RFF) (nature 204172)	31 500 €
RATP (nature 204178)	475 000 €

Article 6 :

Approuve la convention de financement à passer entre la Ville de Noisy le Grand, la RATP, le Département de Seine Saint Denis, l'Etat, le STIF et la Région Ile de France pour la réalisation du pôle de Noisy le Grand, qui figure à l'Annexe 2 de la présente délibération.

Autorise le Président du Conseil Régional d'Ile de France à la signer.

Article 7 :

Porte à 100 % la clé de financement de la totalité de l'autorisation de programme d'un montant de 1 000 000 € du chapitre 913-0 « Transports en commun » du budget 2004, affecté par délibération n° CP 04-913 comme suit :

**- Pôle de Noisy le Grand
(Action 2810100101 « Grand pôles intermodaux »)**

Bénéficiaires :

Ville de Noisy le Grand – ligne 31, article 130 « Grands pôles intermodaux »

Subvention – cdp Grands pôles intermodaux à un taux de 100 % 1 000 000 €

Article 8 :

Décide d'attribuer une subvention de 15 163 000 € à la RATP et de 1 053 000 € à la Ville de Noisy le Grand pour la réalisation du pôle de Noisy le Grand.

Affecte une autorisation de programme d'un montant de 16 216 000 € disponible sur le chapitre 908 « Transports en commun » - code fonctionnel 812 – programme « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - CP 812 010 (281010) du budget 2006 de la façon suivante :

**Pôle de Noisy le Grand
(Action 2810100101 « Grands pôles intermodaux »)**

Bénéficiaires :

RATP

15 163 000 €

(nature 204178)

Ville de Noisy le Grand

1 053 000 €

(nature 20414)

Vu et transmis à M. le Prefet de Région,
en application de l'article 7 de la loi
du 22 juillet 1982, le **11 DEC 2006**



JEAN-PAUL HUCHON

**Le Président du Conseil Régional
d'Ile de France**

ANNEXE A LA DELIBERATION

ANNEXE N°1

PROJET

Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, relative à la réalisation de l'opération du

“GRAND POLE INTERMODAL DE CHOISY-LE-ROI”

**Convention régissant les rapports entre les financeurs, les maîtres d'ouvrage
et le STIF et relative à la réalisation de l'opération**

A6H - GRAND POLE INTERMODAL DE CHOISY-LE-ROI

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

**ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES
TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE**

En premier lieu,

L'Etat, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,

La Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 30 novembre 2006,

Le Conseil général du Val de Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil général en date du 2 octobre 2006,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

- Le Conseil général du Val de Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Séance du Conseil Général en date du 2 octobre 2006, maître d'ouvrage et financeur désigné ci-après comme le Conseil Général du Val de Marne
- 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 social est à Paris (12^{ème}), 54 quai de la Rapée, représentée par son Président Directeur Général, maître d'ouvrage désigné ci-après comme la RATP
- La SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte 75669 Paris Cedex 14, enregistré au RCS de Paris sous le N° B 552 049 447, représenté par son Directeur d'Ile-de-France, maître d'ouvrage désigné ci-après comme la SNCF
- RFF, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris, sous le n° B.412.280.737, dont le siège social est 92 Avenue de France, 75013 PARIS, maître d'ouvrage désigné dans ce qui suit par RFF, représenté par Monsieur Michel BOYON, son Président, ayant donné délégation à Monsieur Bernard CHAINEAUX, Directeur de la Direction Régionale Ile de France,

En troisième lieu,

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale, dûment mandatée en vertu de la délibération du Conseil n°.... du, ci après dénommé "le STIF

- Vu le contrat de plan Etat - Région Ile-de-France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000 ;
- Vu l'avant-projet de l'opération "A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi" approuvé par le Conseil du STIF en date du 11 octobre 2006, ci-après désigné par l'Avant-Projet ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Sommaire

“GRAND POLE INTERMODAL DE CHOISY-LE-ROI”	1
Préambule :	6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2 - DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D’OUVRAGE	7
2.1 Désignation des Maîtres d’Ouvrage	7
2.2 Désignation du maître d’ouvrage coordinateur	7
ARTICLE 3 - RESPONSABILITE DES MAITRES D’OUVRAGE ET DU MAITRE D’OUVRAGE COORDINATEUR	8
3.1 Maîtres d’ouvrage	8
3.2 Maître d’ouvrage coordinateur	8
ARTICLE 4 - DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION	8
ARTICLE 5 - ESTIMATION DES DEPENSES DE L’OPERATION ET COUTS D’OBJECTIF ...	9
5.1 Coûts d’objectif de l’opération	9
5.2 Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts)	10
5.3 Coût d’objectif de la RATP	10
5.4 Coût d’objectif du Conseil général du Val-de-Marne	10
5.5 Coût d’objectif de la SNCF	11
5.6 Coût d’objectif de RFF	12
ARTICLE 6- FINANCEMENT DE L’OPERATION	12
6.1 Engagement des financeurs	12
6.2 Plan de financement	12
ARTICLE 7 - ECHEANCIERS FINANCIERS DE L’OPERATION	16
7.1 Echancier des Autorisations de Programme (AP)	16
7.2 Echanciers des dépenses des maîtres d’ouvrage	16
7.3 Ajustement des échanciers	16
7.4 Actualisation	16
7.5 Modifications des échanciers prévisionnels	16
ARTICLE 8 - MODALITES DE PAIEMENT	17
8.1 Autorisations de programme (AP)	17
8.2 Modalités des demandes de versement	17
8.3 Modalités de paiement	17
8.4 Bénéficiaires	17
ARTICLE 9 - COMITE DE SUIVI	18
ARTICLE 10 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI	19
10.1 Comptabilité de l’opération	19
10.2 Modalités d’informations	20
10.3 Suivi de la maîtrise d’ouvrage	20
10.4 Intervention d’experts	20
ARTICLE 11- MODIFICATIONS DE L’AVANT-PROJET	20
ARTICLE 12 - DEFINITION ET GESTION DES ECARTS DE COUTS ET DE DELAI	21
12.1 Contrôle du respect du délai et du coût d’objectif par maître d’ouvrage	21
12.2 Modalités de modification du coût d’objectif	22
12.3 Modalités de modification des délais	22
12.4 Clause d’intéressement sur le respect du coût d’objectif	23
ARTICLE 13 -ACHEVEMENT DES TRAVAUX	24
ARTICLE 14 - EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE, ENVIRONNEMENTALE	24

ET BILAN.....	24
ARTICLE 15 - BILAN PHYSIQUE FINANCIER.....	24
ARTICLE 16 - PUBLICITE - COMMUNICATION	25
ARTICLE 17 - RESILIATION DE LA CONVENTION.....	26
ARTICLE 18 - DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	26
ANNEXES.....	28
• Annexe 1 : Calendrier prévisionnel des travaux	29
• Annexe 2 : Décomposition détaillée des coûts de travaux du Conseil général du Val de Marne(base AVP) en millions d’euros aux conditions économiques de janvier 2006. ..	30
• Annexe 3 : Echéanciers prévisionnels des dépenses des Maîtres d’ouvrage (Tableau de prévisions en euros constants et en euros courants) (Art 7.4).	31
• Annexe 4 : Organigrammes nominatifs	32

Préambule :

L'opération intitulée " A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi " est inscrite au contrat de plan 2000-2006 entre l'Etat et la Région Ile-de-France, à l'article 1 (infrastructures de transport en commun) pour un montant de 8,23 M€, (conditions économiques de janvier 2000).

Ce projet répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile-de-France et au Plan de Déplacements Urbains : il favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction de l'automobile.

Cette opération consiste à requalifier l'un des principaux pôles d'échanges du Val de Marne. Elle doit permettre de reconfigurer les espaces de correspondances entre les différents modes de transport notamment entre le Trans Val de Marne (TVM) et le RER C. Elle s'inscrit dans un large périmètre englobant la gare de Choisy-le-Roi, l'avenue Jean Jaurès (RNIL 186), les avenues Anatole France, Pablo Picasso et du 8 mai 1945 ainsi que le carrefour Rouget de Lisle. Il s'agit donc de réorganiser à la fois les espaces de transports (gare SNCF, arrêts de bus RATP et Optile) pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et de requalifier les espaces publics pour améliorer les cheminements entre les différents accès au réseau de transport public situés dans le périmètre, en cohérence avec le projet urbain du centre-ville de Choisy-le-Roi.

En effet, l'opération du « grand pôle intermodal » est en forte interaction avec les opérations d'urbanisme connexes. Ses objectifs sont en parfaite cohérence avec ceux de l'opération de renouvellement urbain du centre-ville de Choisy-le-Roi qui prévoit, entre autre, des démolitions d'ouvrages et une requalification des espaces publics afin de développer l'activité commerciale et la convivialité du quartier. Le quartier du Port, opération d'urbanisme majeure, vise à créer un « morceau de ville » en bords de Seine, entre les quais et les voies ferrées. L'émergence de ce nouveau pôle urbain a été également pris en compte dans les différentes études conduites sur le pôle intermodal, en particulier les études de cheminement, de circulation et de dimensionnement des carrefours.

L'opération du « grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi » présente donc à la fois une dimension régionale et locale, avec une forte interaction des espaces urbains et de transports. Elle constitue un enjeu majeur en terme d'amélioration du réseau de transport public au Sud de Paris, et notamment de l'inter modalité entre le TVM et le RER C. Elle s'inscrit pleinement dans la reconquête urbaine du centre-ville de Choisy-le-Roi, pôle économique et urbain du territoire « stratégique et prioritaire » de Seine-Amont.

Suite à l'enquête d'utilité publique conduite en 2004, l'intérêt général de l'opération a été prononcé le 13 décembre 2005. L'opération a fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs. Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant-projet est de **14,452 M€ (CE 01/2006)** ; il comprend la totalité de l'opération.

Mais ce coût ne comprend ni l'aménagement définitif du carrefour Rouget de Lisle prévue dans l'opération « TCSP RN 305 sud » ni la démolition de la passerelle reliant les dalles sud et nord, cette dernière étant sous la responsabilité de la Ville de Choisy-le-Roi.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles sont réalisées, financées et suivies les phases "Projet" et "Réalisation" de l'opération inscrite à l'article 1 du contrat de plan Etat - Région d'Ile-de-France 2000 - 2006 : "A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi".

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération le concernant tel que défini dans l'Avant-Projet ci-dessus visé.

Financeurs et maîtres d'ouvrage utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers lié à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

"A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi".

ARTICLE 2 - DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1 Désignation des Maîtres d'Ouvrage

La répartition des éléments constitutifs de l'opération entre les périmètres des différents maîtres d'ouvrage est définie par l'avant-projet visé ci-dessus, à savoir :

- la requalification des avenues Jean Jaurès, Picasso, Anatole France, 8 mai 1945, le réaménagement provisoire du carrefour Rouget de Lisle, les parvis de la gare et de l'église ainsi que les démolitions des encorbellements de la dalle nord et les coûts afférents pour le Conseil général du Val de Marne ;
- la réalisation et l'équipement des quais du TVM « Choisy RER » et « Rouget de Lisle » direction Créteil, pour la RATP ;
- la mise en accessibilité pour les PMR de la gare SNCF Transilien, pour la SNCF ;
- la mise en accessibilité des accès aux quais pour les PMR, pour RFF ;
- les études amont pour l'Etat, DDE 94.

Le Conseil général du Val de Marne et la ville de Choisy-le-Roi se sont entendus pour que l'ensemble des travaux lié à l'opération du Grand Pôle intermodal de Choisy-le-Roi soit réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général ; les deux collectivités se chargeant d'en régler les modalités juridique, financière et technique par convention en tenant compte du respect des délais et des coûts de la présente convention.

2.2 Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Après concertation et agrément des maîtres d'ouvrages, et par décision du [à compléter], le STIF a désigné le Conseil général du Val de Marne en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 3 - RESPONSABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1 Maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'Avant-Projet établi par eux et approuvé par le Conseil du STIF du 11 octobre 2006.

En tant que maîtres d'ouvrage, la RATP, la SNCF, RFF et le Conseil général du Val de Marne sont notamment responsables, chacun dans la limite de son périmètre d'action, sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- ✓ du respect des délais fixés à l'article 4 et du coût d'objectif défini à l'article 5,
- ✓ du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 7.

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

3.2 Maître d'ouvrage coordinateur

Le Conseil général du Val de Marne, désignée à l'article 2 paragraphe 2.2, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

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

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d'ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 4 - DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 36 mois, à compter de la notification de la présente convention de financement , sous réserve du respect par les financeurs de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux (Annexe 1) est celui de l'Avant-Projet. Il indique, pour l'ensemble de l'opération, les événements clés se rapportant à chaque ouvrage particulier, qui apparaissent - au jour de la présente convention - déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

ARTICLE 5 - ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION ET COUTS D'OBJECTIF

Sauf indication contraire les montants ci dessous sont des montants hors taxes.

5.1 Coûts d'objectif de l'opération

Le coût prévisionnel de l'opération telle que définie à l'Avant-Projet approuvé, établi aux conditions économiques de janvier 2006, est fixé à **14,452 M€**, frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-Projet, Projet et Réalisation. Ces coûts sont détaillés dans les tableaux présentés ci-après :

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 11 ci-après.

L'estimation globale des dépenses comprend les estimations niveau AVP pour chaque élément du programme de l'opération, le coût de la communication (estimé à 300 000 € H.T.), le coût des études amont (schéma de principe) réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat (362 500 € TTC) ainsi que les frais d'organisation du concours de maîtrise d'œuvre (Conseil général du Val de Marne et RATP pour 95 000 €).

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation ont été ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1^{er} janvier 2006) par application des indices professionnels pertinents (TP01).

Ce coût d'opération est décomposé en coûts d'objectifs par maître d'ouvrage.

Répartition du coût d'objectif par maître d'ouvrage (en euros HT CE 01/2006)

MOAs Coûts	RATP	SNCF	RFF	CG94	Etat (en TTC)	Total HT
Travaux	505 913	381 604	91 192	10 223 331		11 202 040
PAI	61 074	30 528	4 560	424 229		520 391
Frais de MOA	20 237	23 981	4 853	339 383		388 454
Frais de MOE	104 239	61 820	8 458	1 409 639		1 584 156
Etudes amonts	31 500			63 000	362 500	457 000
Communication				300 000		300 000
Total	722 963	497 933	109 063	12 759 582	362 500	14 452 041

5.2 Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts)

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (pour mémoire : conditions économiques de janvier 2006), par application des indices professionnels pertinents. Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'indice TP01 sera utilisé.

5.3 Coût d'objectif de la RATP

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2006, est fixé à 0,723 M€.

b/ Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit :

- ✚ Travaux : 0,506 M€
- ✚ Etudes amonts (frais de concours MOE) : 0,032 M€
- ✚ Provision pour aléas et imprévus : 0,061 M€
- ✚ Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,104 M€
- ✚ Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,020 M€

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif, les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portant que sur les dépenses non encore engagées.

Ces postes seront sous-détaillés ultérieurement par le représentant du maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous-découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.

5.4 Coût d'objectif du Conseil général du Val-de-Marne

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2006, est fixé à 12,760 M€.

La ville de Choisy-le-Roi transfère sa maîtrise d'ouvrage au Département dans sa délibération n° du Conseil Municipal du [à compléter].

Le coût d'objectif du Conseil général inclus les travaux fait par le Département sur son domaine public ainsi que le coût des travaux initialement prévus sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Choisy-le-Roi.

b/ Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit :

- ✚ Travaux : 10,223 M€
- ✚ Etudes amonts (frais de concours MOE) : 0,063 M€
- ✚ Provision pour aléas et imprévus : 0,424 M€
- ✚ Dépenses de maîtrise d'œuvre : 1,410 M€
- ✚ Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,339 M€
- ✚ Dépense de communication : 0,300 M€

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif, les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portant que sur les dépenses non encore engagées.

Ces postes seront sous-détaillés ultérieurement par le représentant du maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.

5.5 Coût d'objectif de la SNCF

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2006, est fixé à 0,498 M€.

b/ Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit (Cf. annexe 3) :

- ✚ Travaux : 0,382 M€
- ✚ Provision pour aléas et imprévus : 0,031 M€
- ✚ Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,062 M€
- ✚ Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,024 M€

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif, les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portant que sur les dépenses non encore engagées.

Ces postes seront sous-détaillés ultérieurement par le représentant du maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.

5.6 Coût d'objectif de RFF

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de RFF, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2006, est fixé à 0,109 M€

b/ Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif se décompose comme suit (Cf. annexe 3) :

- ✎ Travaux : 0,091 M€
- ✎ Provision pour aléas et imprévus : 0,005 M€
- ✎ Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,008 M€
- ✎ Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,005 M€

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif, les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portant que sur les dépenses non encore engagées.

Ces postes seront sous-détaillés ultérieurement par le représentant du maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif.

ARTICLE 6- FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Engagement des financeurs

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements pour la réalisation des phases " Projet " et " Réalisation " de l'opération " A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi ", selon le plan de financement détaillé ci-après, au 6.2 et les échéanciers prévisionnels de paiement détaillés ci-après à l'article 7.1, dans la limite de l'article 12.2 ci - après.

6.2 Plan de financement

6.2.1 Financement de l'opération sur la base du contrat de plan

L'opération « A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi », est d'un montant de 14,452 M€ aux conditions économiques de janvier 2006.

Le financement de l'opération sur la base du montant et des répartitions inscrites au CPER soit à hauteur de 10,271 M€ correspondant à l'enveloppe du contrat de plan actualisée aux conditions économiques du 1^{er} janvier 2006.

Sur cette base, la part de chacun des financeurs s'établit à :

- **Etat-Région :** **8,749 M€ soit 85,2 %**
répartis comme suit :
 - Etat : 3,281 M€ soit 37,5%
 - Région : 5,468 M€ soit 62,5%
- **Conseil général du Val de Marne : 1,522 M€ soit 14,8%**

La Région et le Conseil Général du Val-de-Marne assurent un financement complémentaire de 4,181 M€ qui s'établit de la manière suivante :

- Région : 2,895 M€
- Conseil général du Val de Marne : 1,287 M€

Il en résulte le plan de financement de l'opération suivant :

Subvention du CG 94 : 2,809 M€, soit 19,44%
 Subvention Etat : 3,281 M€, soit 22,70% (soit 28,2 % de la part Etat/Région)
 Subvention de la Région Ile de France : 8,364 M€, soit 57,86% (soit 71,8 % de la part Etat/Région)

6.2.2 Répartition des financements par maîtres d'ouvrage :

La répartition des financements par maître d'ouvrage est la suivante (en millions d'euros aux CE janvier 06) :

Répartition globale du financement par maîtrise d'ouvrage (Plan de financement)

MOA	Financement	Etat/Région		CG94
		Etat	Région	
		28,2%	71,8%	
RATP	0,723	0,204	0,519	
SNCF	0,498	0,140	0,358	
RFF	0,109	0,031	0,078	
CG94	12,760	2,804	7,147	2,809
Etat *	0,362	0,102	0,260	
Total	14,452	3,281	8,362	2,809

* Ce montant n'est pas contractuel. La subvention de l'Etat étant ferme et non actualisable, le montant contractuel de la subvention de l'Etat pour le CG 94 est la somme des dépenses annuelles en euros courants (cf. annexe 3)

Les montants correspondants en euros courants sont indiqués en annexe 3.

Au jour de la signature de la présente convention, les dépenses déjà engagées par les maîtres d'ouvrage et actualisées en valeur janvier 2006 s'établissent ainsi :

- Etudes amont (schéma de principe) : 0, 331 M€ (TTC).
- Frais de concours de MOE : 0,126 M€ (TTC) répartis entre la DDE94, le Conseil général et la RATP.
- Dépenses SNCF : 0,024 M€ HT.

6.2.3 Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants)

Compte tenu des Autorisations de Programme déjà notifiées, les Autorisations de Programme que les financeurs s'engagent à mettre en place pour couvrir les engagements visés dans la présente convention sont évalués au montants suivants en millions d'euros courants et se répartissent dans les tableaux ci-après.

6.2.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage RATP

MOA	Financeurs	Total	CG94	ETAT	REGION
				27,9%	72,1%
RATP		748 690	0	208 722	539 968
		103 000	0	38 000	65 000
AP notifiées avant la convention				37,50%	62,50%
AP à affecter avec l'ancienne clé		1 000	0	1 000	0
		644 690	0	170 721	474 970
AP à affecter avec une nouvelle clé				sans objet	73,67%
Total AP à affecter		645 690	0	171 721	474 970

6.2.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage SNCF

Financiers		Total	CG94	ETAT	REGION
MOA				27,9%	72,1%
SNCF		510 000	0	142 290	367 821
AP notifiées avant la convention		325 000	0	90 000	235 000
				37,50%	62,50%
		185 000	0	52 290	132 821
AP à affecter avec une nouvelle clé				sans objet	99,12%
Total AP à affecter		185 000	0	52 290	132 821

6.2.3.3. Pour la maîtrise d'ouvrage RFF

Financiers		Total	CG94	ETAT	REGION
MOA				27,9%	72,1%
RFF		113 000	0	31 502	81 498
AP notifiées avant la convention			0	200 000	50 000
AP à désaffecter		168 498	0	168 498	0
		31 498	0	0	31 498
AP à affecter avec une nouvelle clé				sans objet	72,10%
Total AP à affecter		31 498	0	0	31 498
Total AP à désaffecter				168 498	0

6.2.3.4. Pour la maîtrise d'ouvrage Conseil général du Val de Marne

Financiers		Total	CG94	ETAT	REGION
MOA				27,9%	72,1%
CG 94		13 435	2 957 000	2 921 075	7 556 925
AP notifiées avant la convention			0	0	500 000
					62,5%
			2 957 000	2 921 075	7 056 925
Dont AP Déjà votée					2 500 000
AP à affecter avec une nouvelle clé				sans objet	55,85%
Total AP à affecter			2 957 000	2 921 075	4 556 925

6.2.3.5. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'Etat

Financiers		Total	CG94	ETAT	REGION
MOA				37,5%	62,5%
DDE 94		362 500	0		
AP notifiées avant la convention			0	699 000	3 389 000
				37,50%	62,50%

Total AP à désaffecter		0	563 063	3 162 437
-------------------------------	--	----------	----------------	------------------

ARTICLE 7 - ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

7.1 Echéancier des Autorisations de Programme (AP)

Leur affectation et leur échelonnement relève de la responsabilité de chaque financeur dans le respect de l'article 7.5.

7.2 Echéanciers des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers joints en annexe 3 évaluent selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3, en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, les demandes de versement pour chaque maître d'ouvrage.

7.3 Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'article 9 ci-après au cours de la réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe 3, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant projet (CE janvier 2006) de 1,80 % par an (évolution prévisionnelle des prix PIB) pour les années suivantes.

7.4 Actualisation

Le financement de la part de l'effet dû à l'actualisation sur les prestations et commandes des maîtres d'ouvrage pris en charge par l'Etat et la Région est déterminé sur la base des dépenses réellement constatées (à l'exception de la subvention de l'Etat pour le Conseil général du Val de Marne dont le montant total est à caractère forfaitaire).

7.5 Modifications des échéanciers prévisionnels

Conformément à l'article 7.3, tout maître d'ouvrage qui y a intérêt peut demander une modification des échéanciers prévisionnels qui le concernent dans le cadre du Comité de Suivi.

Si cette modification des échéanciers a pour cause :

- ✓ une évolution du coût d'objectif et/ou du délai,
- ou
- ✓ une modification de l'Avant-Projet conformément à l'article 11,
- ou
- ✓ des difficultés à honorer les versements prévus,

cette demande serait alors présentée au STIF, et soumise au Comité de Suivi qui :

- ✓ missionne les maîtres d'ouvrage (ou des experts du STIF ou extérieurs pour évaluer les conséquences en terme de coûts final de réalisation, délais, qualités et garanties des ouvrages,
- ✓ examine le rapport des maîtres d'ouvrage et les observations des parties concernées par les éléments modifiés ;
- ✓ vérifie que toutes les implications de la modification ont été considérées ;
- ✓ suscite le cas échéant des modifications alternatives pour satisfaire à l'objectif de la modification demandée ;

Le Comité de Suivi acte la proposition sur la modification définitive.

Cette modification fera alors, le cas échéant, l'objet d'un avenant soumis à la signature des parties concernées.

ARTICLE 8 - MODALITES DE PAIEMENT

8.1 Autorisations de programme (AP)

Les financeurs s'engagent à notifier leur AP au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par eux et approuvés par les financeurs.

8.2 Modalités des demandes de versement

Les demandes de versement des maîtres d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent de façon au moins trimestrielle et au fur et à mesure de l'avancement des travaux et des dépenses constatées et pour la Région Ile-de-France de la demande de versement de subvention, selon le modèle type de la Région indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces autorisations.

Pour la SNCF, l'établissement des demandes de versement est réalisé en fonction de l'avancement de l'opération . Elles sont établies à partir des indicateurs d'avancement physique servant aux entreprises pour établir les factures qu'elles adressent à la SNCF.

8.3 Modalités de paiement

Les paiements dus aux maîtres d'ouvrage sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des demandes de versements (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé réception).

A défaut de paiement dans ce délai, le comité de suivi de l'opération validera l'estimation du préjudice financier substantiel par maître d'ouvrage et définira les modalités de compensation dues par le financeur auquel le retard est imputable.

8.4 Bénéficiaires

Les paiements s'effectueront à :

- RATP

Sur le compte ouvert au CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ
Code Banque : 31489

Code guichet : 00010
 N° de compte : 00198757753
 Clé : 47

- **Conseil général du Val-de-Marne**

Sur le compte ouvert par la Paierie départementale du Val de Marne à la BDF Créteil
 Code banque : 30001
 Code guichet : 00907
 N° de compte : D9400000000 (clé RIB 49)
 Code IBAN : FR46 3000 1009 0700 00N05000144
 Code SWIFT : BDFEFRPPXXX

- **SNCF**

Sur le compte ouvert au nom de la SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris sous le numéro 30001 00064 000000 6 2385 clé : 85

- **RFF**

Les financeurs se libèreront des sommes dues au titre de la présente convention par versement au compte ouvert de RFF :

à la Société Générale
 agence Opéra à Paris
 code banque : 30003
 code guichet : 03620
 n° de compte : 00020062145 (clé RIB 94).

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

RESEAU FERRE DE FRANCE
 Direction Financière
 92 Avenue de France
 75013 PARIS

ARTICLE 9 - COMITE DE SUIVI

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires ou de leurs représentants, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du Comité de suivi. Ce comité de suivi peut se tenir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 10 ou sur demande d'un signataire.

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

Le maître d'ouvrage coordinateur établira un compte rendu de l'exécution de ces missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu du maître d'ouvrage coordinateur accompagné des études de chacun des maîtres d'ouvrage est analysé par le STIF et fera l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble de ces documents centralisé par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF :
 sous forme de minute, quinze jours avant le Comité de Suivi
 sous sa forme définitive, une semaine au plus tard avant la réunion Comité.

Ces éléments comporteront notamment :

- le point sur l'avancement et le planning prévisionnel de réalisation de l'opération ;
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature ;
- la liste des principaux marchés en cours avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres en cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles présentées par les maîtres d'ouvrage ;
- la liste des principaux marchés à venir ;
- le point sur le traitement de problèmes de réalisation éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés ;
- le point sur la consommation de la " Provision pour aléas et imprévus " définie aux articles 5.3 à 5.6 ;
- le point sur les recours contentieux introduits (trouble de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur les différentes procédures administratives en cours (enquêtes parcellaires, commissions de sécurité etc...), hors procédures marchés et contentieux ;
- le montant des dépenses comptabilisées ;
- un état des subventions notifiées (versées) et des versements réalisés par les financeurs (y compris fonds propres éventuels) ;
- un état comparatif entre, d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des demandes de versements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 10 - MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

10.1 Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir directement dans leurs écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention. Ces écritures identifient les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Sans préjudice de l'application des dispositions particulières internes ou réglementaires en terme de conservation des pièces comptables, les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans au minimum, à compter de la date d'expiration de la convention.

10.2 Modalités d'informations

Complémentairement aux dispositions d'information prévues dans le cadre de l'article 9 au titre du comité de suivi de l'opération, les maîtres d'ouvrage s'engagent, pendant toute la durée de validité de la convention, à :

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

10.3 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, du coût d'objectif défini aux articles 5.2 à 5.5, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.2, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

10.4 Intervention d'experts

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

ARTICLE 11- MODIFICATIONS DE L'AVANT-PROJET

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

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

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

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

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

ARTICLE 12 - DEFINITION ET GESTION DES ECARTS DE COUTS ET DE DELAI

12.1 Contrôle du respect du délai et du coût d'objectif par maître d'ouvrage

- Aux termes des articles 4 et 5, les maîtres d'ouvrage s'engagent, chacun dans la limite de son périmètre d'action, sur le respect du délai et de son coût d'objectif.
- Aux termes des articles 9 et 10.2, ils informent régulièrement le maître d'ouvrage coordinateur, le STIF et les financeurs de leur capacité à respecter le délai et leur coût d'objectif en présentant notamment l'état comparatif entre le coût prévisionnel final de l'opération et le coût d'objectif.
- Aux termes des articles 10.3 et 10.4, le STIF et les financeurs ont la faculté de mener tout contrôle qu'ils jugent nécessaire.

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît un dépassement prévisible du délai ou que le coût prévisionnel final

estimé de l'opération est susceptible de dépasser le coût d'objectif, le maître d'ouvrage concerné indique au STIF et aux financeurs :

- l'importance du dépassement prévisible en délai ou en coût ;
- les causes ;
- les mesures correctives de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier et son appréciation sur la possibilité de respecter le délai initial fixé à l'article 4 et le coût d'objectif.

Au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage, le STIF rend un avis aux membres du comité de suivi sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

12.2 Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1 Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 9 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 5.2 à 5.5 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

En application de ces décisions un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4.

12.2.2 Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

12.3 Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 11 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 11 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif calculé selon les modalités prévues à l'article 5.1 ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis de la prise en compte du dépassement du coût d'objectif visé à l'article 12.2, la rémunération du maître d'ouvrage (articles 5.3 à 5.6) est réduite d'un montant calculé par application du pourcentage de dépassement à l'estimation du montant de la rémunération du forfait de maîtrise d'œuvre. Cette réduction ne pourra dépasser 15% de la rémunération du forfait de maîtrise d'ouvrage ; les subventions étant réduites de la même somme. L'avenant prévu à l'article 12.2.1 entérine cette réduction.

De même, en cas de diminution du coût d'objectif calculé selon les modalités prévues à l'article 5.1, la rémunération du maître d'ouvrage (articles 5.3 à 5.6) est augmentée d'un montant calculé par application du pourcentage d'économies réalisées à l'estimation du montant de la rémunération du forfait de maîtrise d'œuvre. Cette augmentation ne pourra dépasser 15% de la rémunération du forfait de maîtrise d'ouvrage ; les subventions étant augmentées de la même somme. L'avenant prévu à l'article 12.2.2 entérine cette augmentation.

Du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné la SNCF comme mandataire de sa maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble de son périmètre par une convention de mandat contenant ses propres clauses d'intéressement, et qui, d'autre part, présente ses appels de fonds aux financeurs sur la base de ses frais réels, incluant donc l'impact de ces mécanismes d'intéressement, il est convenu entre les parties que la clause d'intéressement des deux premiers alinéas du présent article 12.4 ne s'applique pas au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RFF. Toutefois, cette disposition pourra être réexaminée à la demande du STIF ou des financeurs au vu du détail des pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) par RFF à son mandataire dans le cadre de leurs relations contractuelles relatives à cette opération ; à cette fin, RFF s'engage à communiquer au STIF à sa demande une copie de sa convention de mandat avec la SNCF ainsi que de ses avenants éventuels.

Par ailleurs, compte tenu du caractère forfaitaire de l'Etat au Conseil général du Val de marne, les pénalités pour dépassement ne peuvent s'appliquer à cette subvention.

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

ARTICLE 13 -ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'Avant-Projet approuvé ou de l'Avant-Projet modificatif.

ARTICLE 14 - EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE, ENVIRONNEMENTALE ET BILAN

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération " A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi", en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans le cadre du schéma de principe pris en considération par le Conseil du STIF le 1^{er} octobre 2003. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'Avant-Projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

Comme stipulé au Contrat de Plan Etat-Région d'Ile-de-France, les maîtres d'ouvrage sont responsables de l'établissement du bilan des résultats économiques et sociaux de l'opération. Les maîtres d'ouvrage financent et établissent ce bilan sous le pilotage du STIF, dans les 2 années qui suivent la mise en service de l'opération. Ils organisent notamment la collecte des informations nécessaires, en amont et en aval de la réalisation de l'opération. Le bilan est remis aux financeurs et au STIF par le maître d'ouvrage coordinateur. En outre, sans attendre l'établissement de ce bilan, les premiers éléments de trafic et de coût de l'opération sont communiqués par le maître d'ouvrage coordinateur au STIF avant la fin de la première année de mise en service.

ARTICLE 15 - BILAN PHYSIQUE FINANCIER

Chaque maître d'ouvrage établi sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre. Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini aux articles 5.3 à 5.6 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant notamment le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage

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

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

Le mandatement, à chacun des maîtres d'ouvrage, du solde défini au titre des pièces constitutives du bilan présenté ci dessus (5^{ème} alinéa) sera conditionné à la fourniture de son bilan financier et physique et à l'avis favorable du STIF aux financeurs.

ARTICLE 16 - PUBLICITE - COMMUNICATION

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

- associer, au sein d'un comité de communication, les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le STIF, à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication,
- mentionner chacun des financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

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

ARTICLE 17 - RESILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis 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.

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

ARTICLE 18 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa notification. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- la réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et l'accomplissement de toutes les procédures permettant la mise en service pour les usagers notamment vis à vis des obligations requise par la réglementation sur la sécurité,
- la présentation de l'ensemble des bilans physiques et financiers tel que défini à l'article 15,
- le paiement du solde par les financeurs aux maîtres d'ouvrage,
- la remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au STIF de l'évaluation économique, sociale et environnementale prévue à l'article 14.

Elle est signée par toutes les parties le / / 2006 .

Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France	Pour l'Etat Le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris	Le Président du Conseil Général Du Val-de-Marne	
Jean-Paul HUCHON	Bertrand LANDRIEU	Christian FAVIER	
Pour le STIF La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France	Le Président directeur général de la Régie Autonome des Transports Parisiens	Le Directeur d'Ile- de- France de la Société Nationale des Chemins de Fer	Le directeur de la direction régionale Ile de France de Réseau Ferré de France
Sophie MOUGARD	Pierre MONGIN	Thierry MIGNAUW	Bernard CHAINEAUX

Fait en sept exemplaires originaux.

ANNEXES

Les annexes jointes à la présente convention ne sont pas contractuelles.

- Annexe n°1 : calendrier prévisionnel des travaux
- Annexe n°2 : décomposition détaillée des coûts de travaux du Conseil Général du Val de Marne (base AVP)
- Annexe n°3 : échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d’ouvrage
- Annexe n°4 : organigrammes nominatifs

- **Annexe 1** : Calendrier prévisionnel des travaux

Les étapes du projet déjà réalisées sont les suivantes :

Concertation préalable	octobre-novembre 2002
Approbation du schéma de principe par le STIF	1 ^{er} octobre 2003
Début des études d'avant-projet	2 ^{ème} semestre 2005
Déclaration d'utilité publique	décembre 2005
Début des études PRO des travaux principaux :	juillet 2006

- **Annexe 2** : Décomposition détaillée des coûts de travaux du Conseil général du Val de Marne(base AVP) en millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2006.

			SECTEUR 1 Rouget de L'Isle-Quai TVM ouest		SECTEURS 2 ET 3 Pôle d'Echange-Jean Jaurès-Parvis Eglise		SECTEUR 4 Tête de Pont - carrefour av. Picasso		SECTEURS 5 ET 6 Place de la Gare- A.France-8 Mai 45	
DESIGNATION	U	PU	Q	TOTAL H.T	Q	TOTAL H.T	Q	TOTAL H.T	Q	TOTAL H.T
RECAPITULATIF										
TRAVAUX PREPARATOIRES				180 155 €		938 015 €		493 325 €		358 285 €
VOIRIE				329 548 €		1 107 068 €		1 484 283 €		1 008 428 €
ASSAINISSEMENT				31 965 €		138 675 €		118 970 €		117 295 €
MOBILIER				30 500 €		49 230 €		150 530 €		105 760 €
PLANTATIONS				0 €		58 500 €		57 000 €		43 750 €
OUVRAGES DIVERS				0 €		295 500 €		24 000 €		64 800 €
ECLAIRAGE				2 700 €		237 100 €		268 200 €		176 400 €
SLT				71 000 €		104 000 €		216 000 €		148 000 €
ARROSAGE				0 €		24 000 €		28 750 €		23 600 €
DEMOLITION SUPERSTRUCTURES				0 €		1 738 000 €		0 €		0 €
TOTAL H.T PAR SECTEUR				645 868 €		4 690 088 €		2 841 058 €		2 046 318 €
TOTAL H.T RECAPITULATIF (CE janvier 2006)										10 223 331 €

58

- **Annexe 3** : Echéanciers prévisionnels des dépenses des Maîtres d'ouvrage (Tableau de prévisions en euros constants et en euros courants) (Art 7.4).

Les échéanciers prévisionnels en euros courants ont été établis sur une hypothèse d'évolution annuelle des coûts de 1,8 % par an. Ils seront recalés selon les principes définis à l'article 7.4.

CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE

Années	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total
en M€ janvier 2006	0,063	0,635	3,809	5,078	2,539	0,635	12,759
en M€ courants	0,063	0,646	3,947	5,357	2,727	0,694	13,435

RATP

Années	2006	2007	2008	2009	Total
en M€ janvier 2006	0,032	0,070	0,520	0,101	0,723
en M€ courants	0,032	0,071	0,539	0,107	0,749

SNCF

Années	<2006	2007	2008	Total
en M€ janvier 2006	0,024	0,284	0,190	0,498
en M€ courants	0,024	0,289	0,197	0,510

RFF

Années	2006	2007	2008
en M€ janvier 2006	0,002	0,106	0,001
en M€ courants	0,002	0,110	0,001

- **Annexe 4 : Organigrammes nominatifs**

ORGANIGRAMME NOMINATIF

A6h - Grand pôle intermodal de Choisy-le-Roi

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

Maîtrise d'ouvrage Conseil Général du Val de Marne

Maître d'ouvrage :	George TOUVAIS
Chef de Projet :	Claude LEPILLE

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage :	Claire-Hélène COUX
Chef de Projet :	Laurent BARONNET

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage :	Georges BOLON
Chef de Projet :	Daniel SIGURET

Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage :	René FERY
Chef de Projet :	à déterminer

ANNEXE N°2

PROJET

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

“ POLE MULTIMODAL DE NOISY-LE-GRAND ”

Entre,

- l'Etat, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du [à compléter],
- le Département de Seine-Saint-Denis, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] de la Commission Permanente du Conseil Général en date du [à compléter],

Ci-après désignés par les financeurs.

Et,

- la RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Rapée, représenté par son Président,
- la Ville de Noisy-le-Grand, collectivité locale dont le siège est à l'Hôtel de Ville de Noisy-le-Grand (93160), représentée par son maire, dûment mandaté par délibération n° [à compléter] du Conseil Municipal en date du [à compléter]

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

Qui par ailleurs, apportent leur contribution financière à l'opération

Et,

le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, représenté par sa directrice générale,
Ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice des transports, dûment mandatée par délibération du Conseil d'Administration n°[à compléter] du [à compléter]

- Vu le contrat de plan Etat - Région Ile-de-France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000 ;
- Vu l'avant-projet de l'opération "A6g – Pôle multimodal de Noisy-le-Grand " approuvé par le Conseil d'Administration du STIF en date du [à compléter], ci-après désigné par l'Avant-Projet ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée, financée et suivie la phase " Réalisation " de l'opération inscrite dans l'article 1 du contrat de plan Etat - Région d'Ile-de-France 2000 – 2006 :

"A6g – Pôle multimodal de Noisy-le-Grand ".

Le pôle de Noisy-le-Grand Mont d'Est constitue un important complexe de desserte et d'échanges. Constitué d'une gare de la ligne A du RER et d'une gare routière avec 8 lignes d'autobus, il accueille jusqu'à 25.000 voyageurs quotidiens. Il s'inscrit au cœur d'un périmètre urbain en pleine mutation, qui voit l'émergence du centre d'envergure européenne des « Portes de Paris », prévu au Schéma Directeur d'Ile-de-France de 1994.

Le projet conjugue des objectifs de deux natures :

Objectifs de transport :

répondre à la demande croissante de déplacements,
faciliter les échanges intermodaux,
améliorer l'accueil et la sécurité,
préserver une possibilité d'extension ultérieure.

Objectifs urbains :

améliorer les liaisons urbaines et la visibilité du pôle de transport,
participer aux objectifs d'aménagement de la Ville de Noisy-le-Grand, ainsi qu'aux ambitions du centre d'envergure européenne des « Portes de Paris ».

La présente convention vaut engagement des financeurs pour un coût total de 31,137 M€ (CE 01/2006) selon le plan de financement suivant :

Plan de financement de l'opération

EN M€ 01/2006	Région	Etat	RATP	Département	Total
MOA ville	1,911				1,911
MOA RATP	16,449	9,316	0,250	3,211	29,226
Total	18,360	9,316	0,250	3,211	31,137
Pourcentage global	58,97%	29,92%	0,80%	10,31%	

La participation du Département de Seine–Saint-Denis est plafonnée par maître d'ouvrage (non susceptibles de réévaluation hors actualisation) à l'exception des cas prévus à l'article 12, et actualisables selon les modalités définies à l'article 8. Il en est de même pour la participation de la Régie Autonome des Transports Parisiens.

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : « A6g - Pôle multimodal de Noisy-le-Grand ».

La présente convention fixe un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs tel que défini dans l'Avant-Projet ci-dessus visé. La présente convention engage les financeurs à financer les maîtres d'ouvrages sur l'ensemble de l'opération.

Financeurs et maîtres d'ouvrage utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers lié à l'opération objet de la présente convention la dénomination unique suivante :

"A6g – Pôle multimodal de Noisy-le-Grand ".

Article 2 – DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1 Désignation des Maîtres d'Ouvrage

La RATP est maître d'ouvrage des infrastructures et équipements d'exploitation liés au transport public ainsi que de la passerelle de franchissement des voies ferrées.

La Ville de Noisy-le-Grand est maître d'ouvrage de l'aménagement du parc paysager et plus généralement des travaux conduits sur les espaces publics aux abords des ouvrages de la RATP.

2.2 Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Lors de l'approbation du schéma de principe de l'opération, par décision n°7444 prise en sa séance du 4 avril 2002, le Conseil d'administration du STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage pilote.

Article 3 – RESPONSABILITE DE MAITRE D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

3.1 Maîtres d'ouvrage

La responsabilité de maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'Avant-Projet établi par eux et approuvé par le Conseil du STIF le [à compléter].

En tant que maîtres d'ouvrage, la RATP et la Ville de Noisy-le-Grand sont notamment responsables, chacun dans la limite de son périmètre d'action, sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

- ✓ du respect des délais fixés à l'article 4 et du coût d'objectif défini à l'article 5,
- ✓ du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8.

Par ailleurs, la Ville de Noisy-le-Grand s'engage à apporter les éléments qui la concernent pour que le maître d'ouvrage pilote puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

3.2 Maître d'ouvrage coordinateur

La RATP, désignée à l'article 2 paragraphe 2.2, assume les responsabilités de maître d'ouvrage coordinateur.

Le maître d'ouvrage pilote ne se substitue en aucun cas à la Ville de Noisy-le-Grand dans les responsabilités propres qui lui incombent et ne peut lui imposer des choix ou des solutions qui relèvent de ses prérogatives.

Sa mission consiste à rassembler les informations, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention de chaque maître d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d'ouvrage.

Article 4 – DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux (y/c études d'exécution) et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 36 mois, à compter du 1er septembre 2007* ou, si elle est ultérieure, de la date de la dernière signature de la présente convention, sous réserve du respect par les financeurs de la mise en place des financements correspondants.

** travaux préliminaires de modification des installations caténaires.*

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux (Annexe 2) est celui de l'Avant-Projet. Il indique, pour l'ensemble de l'opération, les événements clés se rapportant à chaque ouvrage particulier, qui apparaissent – au jour de la présente convention - déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

Article 5 – COUT DE L'OPERATION, COUT D'OBJECTIF PAR MAITRE D'OUVRAGE

Sauf indication contraire, les montants ci-dessous sont des montants hors taxes.

5.1 Coût de l'opération

Le coût prévisionnel de l'opération telle que définie à l'Avant-Projet approuvé, et établi aux conditions économiques de janvier 2006, est fixé à **31,137 M€**, frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage inclus.

Le coût de l'opération est décomposé en coûts d'objectif par maître d'ouvrage.

5.2 Coût d'objectif de la Ville de Noisy-le-Grand

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Noisy-le-Grand, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, établi aux conditions économiques de janvier 2006 et fixé à 1,911 M€. Il porte sur les phases Avant-Projet, Projet et Réalisation.

Ce coût d'objectif comprend un montant de 0,937 M€ correspondant aux travaux conduits au titre du PDU.

b/ Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif peut se décomposer comme suit (Cf. annexe 3) :

↳ **Travaux** (Ce poste est à sous-détailler ultérieurement par le représentant du maître d'ouvrage, dans le cadre du comité de suivi, en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution éventuelle du coût d'objectif) : **1,576 M€**

↳ **Dépenses de maîtrise d'œuvre :**

forfait de maîtrise d'œuvre : **0,241 M€**

↳ **Dépenses de maîtrise d'ouvrage :**

(les frais de MOA son pris en charge par la Ville de Noisy-le-Grand) **PM**

↳ **Provision pour aléas et imprévus :** **0,094 M€**

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif, les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portant que sur les dépenses non encore engagées.

La décomposition ci-dessus, en postes homogènes, n'est prévue qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération, et de l'analyse ultérieure de ces évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour

effet de limiter l'autorité exclusive des ouvrages respectifs.

d'ouvrage sur la réalisation de leurs

5.3 Coût d'objectif de la RATP

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, établi aux conditions économiques de janvier 2006 et fixé à 29,226 M€. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-Projet, Projet et Réalisation.

b/ Décomposition du coût d'objectif

L'ensemble des dépenses du coût d'objectif peut se décomposer comme suit (Cf. annexe 3) :

↳ **Travaux**

(Ce poste est à sous-détailler ultérieurement par le représentant du maître d'ouvrage dans le cadre du comité de suivi en postes homogènes, en fonction du découpage qu'il juge le plus pertinent par rapport au projet spécifique sur lequel porte la convention. Ce sous découpage aura pour but d'exposer au comité de suivi les raisons de l'évolution du coût d'objectif) :

23,442 M€

↳ **Dépenses de maîtrise d'œuvre :**

forfait de maîtrise d'œuvre :

2,793 M€

↳ **Dépenses de maîtrise d'ouvrage :**

forfait de maîtrise d'ouvrage (y/c dossier de sécurité) :

1,605 M€

↳ **Provision pour aléas et imprévus :**

1,386 M€

L'ensemble de ces postes constitue le coût d'objectif, les financements contractualisés au titre de la présente convention portent sur le coût d'objectif.

La décomposition ci-dessus, en postes homogènes, n'est prévue qu'à titre indicatif, pour les seuls besoins de la compréhension de l'opération, et de l'analyse ultérieure de ces évolutions en cours de réalisation. Cette décomposition ne peut avoir pour objet ou pour effet de limiter l'autorité exclusive des maîtres d'ouvrage sur la réalisation de leurs ouvrages respectifs.

Article 6 – FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1 Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements pour la réalisation de l'opération « A6g – Pôle multimodal de Noisy-le-Grand », selon le plan de financement détaillé ci-après, au 6.2, et les échéanciers

prévisionnels de paiement détaillés
après.

l'art.8, dans la limite de l'article 13.2 ci-

6.2 Plan de financement de l'opération

Le plan de financement de l'opération est le suivant :

EN M€ 01/2006	Région	Etat	RATP	Département	Total
MOA ville	1,911				1,911
MOA RATP	16,449	9,316	0,250	3,211	29,226
Total	18,360	9,316	0,250	3,211	31,137
Pourcentage global	58,97%	29,92%	0,80%	10,31%	

6.3 Autorisations de programme nécessaires

Compte tenu des subventions déjà attribuées et des fonds propres déjà mobilisés, les financeurs s'engagent à mettre en place les financements qui figurent dans le tableau ci-dessous. Les montants sont évalués en € courant.

Engagements des financeurs au titre de la présente convention sur le reste à engager pour la MOA RATP :

€ courants	TOTAL	CG 93	RATP	Total hors CG et RATP	État	Région
Clé de financement					36,16%	63,84%
TOTAL MOA RATP	31 141 916	3 421 498	266 389	27 454 029	9 926 712	17 527 317
AP notifiées avant la convention Clé de notification				3 302 021	304 898	304 898
					50,00%	50,00%
					632 225	2 060 000
					37,50%	62,50%
AP à affecter avec l'ancienne clé 37,5 %- 62,5 %				603 775	603 775	
AP à affecter avec une nouvelle clé				23 548 233	8 385 814	15 162 419
					35,61%	64,39%
Total AP à affecter		3 421 498	266 389	24 152 008	8 989 589	15 162 419

Engagements des financeurs au titre de la
MOA Ville de Noisy-le-Grand :

convention sur le reste à engager pour la

€ courants	TOTAL	CG 93	RATP	Total hors CG et RATP	État	Région
						100,00%
TOTAL MOA Ville de Noisy le Grand	2 053 000					2 053 000
AP notifiées avant la convention						1 000 000
Clé de notification						62,50%
Total AP à affecter						1 053 000

Article 7 – COUTS FINAUX MESURES

7.1 Coût final de réalisation

Pour les seuls besoins de l'analyse financière finale de l'opération, l'on distinguera :

- Le coût final de réalisation par maître d'ouvrage (CFRMO). Ce coût, constaté à l'achèvement des travaux à la charge de chacun des maîtres d'ouvrage, est défini comme le cumul des mandatements (décomptes généraux), des charges internes et des indemnités versées.
- Le coût final de réalisation de l'ensemble de l'opération (CFRO), correspondant à la somme des CFRMO de tous les maîtres d'ouvrage de l'opération.

7.2 Base de comparaison des coûts

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (pour mémoire : conditions économiques de janvier 2006), par application des indices professionnels pertinents (TP01, TP13, BT01, BT07, ING) utilisés seuls ou sous la forme d'un indice composite IC :

Pour les travaux de création du nouvel accès, sous MOA RATP ou Ville de Noisy-le-Grand :

$$IC = 2/3 (85\%TP01 + 15\%TP13) + 1/3 (70\% BT01 + 30\% BT07)$$

Pour les travaux dans les espaces existants, sous MOA RATP ou Ville de Noisy-le-Grand : **TP 01**

Valeur des indices au 1^{er} janvier 2006 :

$$\begin{aligned} IC_0 &= 570,98 \\ BT01_0 &= 707,2 \\ BT07_0 &= 540 \\ TP01_0 &= 544,6 \\ TP013_0 &= 433,6 \end{aligned}$$

En cas de désaccord sur les montants
référence

l'indice TP01 sera retenu comme

Article 8 – ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES ET MANDATEMENT

8.1 Echéanciers prévisionnels des demandes de versement par maître d'ouvrage

Les échéanciers joints à l'annexe 4 évaluent, en euros constants (janvier 2006) d'une part et en euros courants d'autre part, les demandes de versement pour chaque maître d'ouvrage.

Ces échéanciers sont recalés par les maîtres d'ouvrage à l'occasion des comités de suivi conformément à l'article 10.

8.2 Actualisation

Le financement de la part de l'effet dû à l'actualisation sur les prestations et commandes des maîtres d'ouvrage pris en charge par l'Etat et la Région est déterminé sur la base des dépenses réellement constatées.

Les participations du Département de Seine-Saint-Denis et de la Régie Autonome des Transports Parisiens sont actualisées à l'aide des indices affectés aux travaux qu'elles financent (cf. §7.2).

8.3 Modalités des demandes de versement

Les demandes de versement des maîtres d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent de façon au moins trimestrielle et au fur et à mesure de l'avancement des travaux et des dépenses constatées.

Des versements relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études et les travaux préliminaires pourront être réalisés avant la signature de la présente convention.

- ↳ Les demandes de versement concernant l'Etat et la Région seront établies par application des clés de financement définies à l'article 6.2.
- ↳ Ces dispositions s'appliquent également au Département de Seine-Saint-Denis à l'exception de la dernière demande de versement effectuée à l'achèvement de l'opération.

Compte tenu du caractère plafonné des du Département de Seine-Saint-Denis et de la Régie Autonome des Transports Parisiens, le montant cumulé des acomptes (ou de la prise en charge par les maîtres d'ouvrage au titre de leur financement propre), ramené en euros constants en valeur de janvier 2006 est plafonné au montant indiqué pour chaque maître d'ouvrage à l'article 6.2. La valeur en euros constants de l'acompte (ou de la prise en charge par les maîtres d'ouvrage au titre de leur financement propre) est déterminée selon la formule suivante :

$$\text{Acompte en valeur janvier 2006} = \text{Acompte en euros courants} \times I_0 / I_i$$

Où :

I_i est le dernier index défini à l'article 7.2 connu à la date de la demande de versement pour le maître d'ouvrage concerné

I_0 est l'index considéré, défini à l'article 7.2, pour janvier 2006.

Au moment du bilan financier de l'opération, le solde de participation du Département de Seine-Saint-Denis et de la Régie Autonome des Transports Parisiens est calculé comme suit :

$$\text{Solde actualisé} = (\text{participation en valeur janvier 2006} - \text{somme des acomptes versés en valeur janvier 2006}) \times I_i / I_0$$

Où :

I_i est le dernier index I défini à l'article 7.2 connu à la date du bilan financier pour le maître d'ouvrage concerné

I_0 est l'index défini à l'article 7.2 de janvier 2006.

La dernière demande de versement au titre de solde est calculée sur la base de la formule ci-dessus.

8.4 Modalités de paiement

Les paiements dus aux maîtres d'ouvrage sont effectués dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des demandes de versements (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé réception).

A défaut de paiement dans ce délai, les sommes sont passibles d'intérêts moratoires (calculés sur la période courant entre la date limite de paiement et la date effective de paiement), au taux de l'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

Dans l'hypothèse où les appels de fonds des maîtres d'ouvrage seraient, en euros courants, d'un montant supérieur au montant inscrit dans l'échéancier prévisionnel remis par les maîtres d'ouvrage au dernier comité de suivi ou au plus tard au 1^{er} juillet de l'année en cours, les financeurs n'encourraient pas d'intérêts moratoires sur la partie d'excédents non prévus, pendant 6 mois.

Les paiements s'effectueront à :

- La RATP sur le compte ouvert au nom de la RATP à ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES au CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ, dont le RIB est le suivant : Code banque : 31489, Code guichet : 00010, N° compte : 00 198 757 753, Clé : 47

- La Ville de Noisy-le-Grand sur le compte ouvert au nom de la Ville de Noisy-le-Grand à [à compléter] sous le numéro XXXXXXXX.

Article 9 – MODIFICATIONS DES ECHEANCIERS PREVISIONNELS

Le maître d'ouvrage qui y a intérêt peut demander une modification des échéanciers prévisionnels qui le concernent dans le cadre du Comité de Suivi, pour tenir compte notamment :

- ✓ d'un avancement de sa partie d'opération selon un rythme différent du rythme prévisionnel
- ou
- ✓ d'une évolution des indices professionnels représentatifs en écart significatif avec l'indice utilisé pour le calcul des échéanciers en euros courants

Cette modification reprise dans le compte rendu approuvé du comité de suivi ne donne pas lieu à avenant.

Si cette modification des échéanciers a pour cause :

- ✓ une évolution du coût d'objectif et/ou du délai global,
- ou
- ✓ une modification de l'Avant-Projet conformément à l'article 12,
- ou
- ✓ des difficultés à honorer les versements prévus,

cette demande serait alors présentée au STIF, et soumise au Comité de Suivi qui :

- ✓ missionne les maîtres d'ouvrage (ou des experts du STIF ou extérieurs) pour évaluer les conséquences en terme de coûts final de réalisation, délais, qualités et garanties des ouvrages,
- ✓ examine le rapport des maîtres d'ouvrage et les observations des parties concernées par les éléments modifiés ;
- ✓ vérifie que toutes les implications de la modification ont été considérées ;
- ✓ suscite le cas échéant des modifications alternatives pour satisfaire à l'objectif de la modification demandée ;

Le Comité de Suivi acte la proposition sur la modification définitive.

Cette modification fera alors l'objet d'un avenant soumis à la signature des parties concernées.

Article 10 – COMITE DE SUIVI

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires ou de leurs représentants, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la présentation du bilan financier de l'opération mise en service. Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du Comité de suivi. Ce comité de suivi peut se tenir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 12 ou sur demande d'un signataire.

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

Le maître d'ouvrage coordinateur compte rendu de l'exécution de ces missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu du maître d'ouvrage coordinateur accompagné des études de chacun des maîtres d'ouvrage est analysé par le STIF et fera l'objet d'un avis du STIF dans le cadre de sa mission de contrôle.

A cette fin, l'ensemble de ces documents centralisé par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis au STIF sous forme de minute, quinze jours avant le Comité de Suivi.

Ces éléments comporteront notamment :

- Le point sur l'avancement et le planning prévisionnel de réalisation de l'opération.
- Une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature.
- La liste des principaux marchés en cours avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres en cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles présentées par les maîtres d'ouvrage.
- La liste des principaux marchés à venir.
- Le point sur le traitement de problèmes de réalisation éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés.
- Le point sur la consommation de la " Provision pour aléas et imprévus " définie aux articles 5.2 et 5.3.
- Le point sur les recours contentieux introduits (trouble de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).
- Le point sur les différentes procédures administratives en cours (enquêtes parcellaires, commissions de sécurité etc...), hors procédures marchés et contentieux.
- Le montant des dépenses comptabilisées
- Un état des subventions notifiées (versées) et des versements réalisés par les financeurs (y compris fonds propres éventuels)
- Un état comparatif entre, d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des demandes de versements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants pour toute la période de réalisation.

Ce comité de suivi peut se tenir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'article 13.1, ou bien sur demande d'une partie signataire notamment pour examiner les demandes de modifications visées à l'article 9. Dans ce cas, la ou les parties à l'initiative desquelles le comité est convoqué, adresse à l'ensemble des représentants un dossier comportant les pièces nécessaires à l'examen et à l'arbitrage des points à l'ordre du jour.

11.1 Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir directement dans leurs écritures la comptabilité propre à l'opération faisant l'objet de la présente convention. Ces écritures identifient les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Sans préjudice de l'application des dispositions particulières internes ou réglementaires en terme de conservation des pièces comptables, les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans au minimum, à compter de la date d'expiration de la convention.

11.2 Modalités d'informations

Complémentairement aux dispositions d'information prévues dans le cadre de l'article 10 au titre du comité de suivi de l'opération, les maîtres d'ouvrage s'engagent, pendant toute la durée de validité de la convention, à :

- informer sans délai les financeurs et le STIF en cas de difficulté dans la réalisation de l'opération pouvant remettre en cause les prévisions financières présentées en comité de suivi ;
- dans le cadre du mandat donné au STIF (défini au point 11.3) et sur demande motivée du STIF, présenter en séance un compte rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil d'Administration du STIF.

11.3 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, du coût d'objectif défini aux articles 5.2 à 5.3, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...) ; il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article

3.2, et notamment ceux relatifs à d'œuvre.

des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises

11.4 Intervention d'experts

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

Article 12 – MODIFICATIONS DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'article 13, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'article 4 ou du coût d'objectif prévu à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif. Le maître d'ouvrage concerné transmettra au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF, et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Le maître d'ouvrage concerné devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières sur les autres maîtres d'ouvrage. Le maître d'ouvrage coordinateur demandera l'avis à l'ensemble des maîtres d'ouvrage et s'assurera de la mise au point d'un accord dont il informera formellement le STIF. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

Article 13 – DEFINITION ET GESTION DES ECARTS DE COUTS ET DE DELAI

13.1 Contrôle du respect du délai et du coût d'objectif par maître d'ouvrage

- Aux termes des articles 4 et 5, les maîtres d'ouvrage s'engagent, chacun dans la limite de son périmètre d'action, sur le respect du délai et de son coût d'objectif.
- Aux termes des articles 10 et 11.2, ils informent régulièrement le maître d'ouvrage coordinateur, le STIF et les financeurs de leur capacité à respecter le délai et leur coût d'objectif en présentant notamment l'état comparatif entre le coût prévisionnel final de l'opération et le coût d'objectif.
- Aux termes des articles 11.3 et 11.4, le STIF et les financeurs ont la faculté de mener tout contrôle qu'ils jugent nécessaire.

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

- l'importance du dépassement prévisible en délai ou en coût ;
- les causes ;
- les mesures correctives de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier et son appréciation sur la possibilité de respecter le délai initial fixé à l'article 4 et le coût d'objectif.

Au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage, le STIF rend un avis aux membres du comité de suivi sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour traiter le problème.

13.2 Modalités de modification du coût d'objectif

13.2.1 Dépassement du coût d'objectif

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

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en 5.2 et 5.3 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF et le Ministre chargé des Transports font alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuvent le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrêtent un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération.

En application de ces décisions un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 13.4.

13.2.2 Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage concerné transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage concerné et l'intéressement consécutif en résultant.

13.3 Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 12 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF et le Ministre chargé des alors part de sa position aux maîtres d'ouvrage et financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

13.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif calculé selon les modalités prévues à l'article 7.2 ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis de la prise en compte du dépassement du coût d'objectif visé à l'article 13.2, la rémunération du maître d'ouvrage (5.2 Ville de Noisy-le-Grand et 5.3 RATP) est réduite d'un montant calculé par application du pourcentage de dépassement à l'estimation du montant de la rémunération du forfait de maîtrise d'œuvre. Cette réduction ne pourra dépasser 15% de la rémunération du forfait de maîtrise d'ouvrage. L'avenant prévu à l'article 13.2.1 entérine cette réduction.

De même, en cas de diminution du coût d'objectif calculé selon les modalités prévues à l'article 7.2, la rémunération du maître d'ouvrage (5.2 Ville de Noisy-le-Grand et 5.3 RATP) est augmentée d'un montant calculé par application du pourcentage d'économies réalisées à l'estimation du montant de la rémunération du forfait de maîtrise d'œuvre. Cette augmentation ne pourra dépasser 15% de la rémunération du forfait de maîtrise d'ouvrage. L'avenant prévu à l'article 13.2.2 entérine cette augmentation.

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

Article 14 –ACHEVEMENT DES TRAVAUX

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'Avant-Projet approuvé ou de l'Avant-Projet modificatif.

Au terme des travaux, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater l'achèvement des travaux et leur conformité par rapport aux dispositions de l'Avant-Projet approuvé ou de l'Avant-Projet modificatif.

ENVIRONNEMENTALE ET BILAN

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération de
 "A6g - Pôle multimodal de Noisy-le-Grand "

en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'Avant-Projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF en novembre 2006. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'Avant-Projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

Sous le contrôle du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires à l'établissement du bilan a posteriori et établissent au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise service un bilan économique, social, et environnemental.. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Article 16 – BILAN PHYSIQUE FINANCIER

Chaque maître d'ouvrage établi sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini aux articles 5.2 et 5.3 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

constatés et des pourcentages d
l'opération,

des parties au financement de

- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

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

Le mandatement, à chacun des maîtres d'ouvrage, du solde défini au titre des pièces constitutives du bilan présenté ci dessus (5^{ème} alinéa) sera conditionné à la fourniture de son bilan financier et physique et à l'avis favorable du STIF aux financeurs.

Article 17 – PUBLICITE – COMMUNICATION

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

- associer, au sein d'un comité de communication, les financeurs et les maîtres d'ouvrage, ainsi que le STIF s'il en fait la demande, à l'élaboration d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication,
- mentionner chacun des financeurs de l'opération sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement quand cela s'avère nécessaire,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

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

Article 18 – RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute partie peut demander en justice la résiliation de la convention à l'égard d'une ou plusieurs autres, dans les cas d'inexécution par celle(s)-ci d'une ou plusieurs de leurs obligations essentielles.

Elle doit au préalable avoir mis en demeure la ou les parties défaillantes en caractérisant l'inexécution de l'obligation essentielle, et en fixant un délai de préavis qui ne peut être inférieur à 15 jours.

Passé ce délai et en l'absence de début de la ou des parties défaillantes, ou de cas de force majeure l'exonérant de son obligation, la partie demanderesse est admise à porter sa demande en justice.

Dans le cas où la résiliation de la convention à l'égard d'une ou de plusieurs parties, rend ineffective, de fait ou de droit, la poursuite de la convention entre les autres parties, la résiliation devra être demandée à l'égard de toute les parties.

Article 19 – DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la date de sa notification signature. Elle expire après la réalisation des quatre étapes suivantes :

- la réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et l'accomplissement de toutes les procédures relevant des maîtres d'ouvrage permettant la mise en service pour les usagers notamment vis à vis des obligations requise par la réglementation sur la sécurité,
- la présentation de l'ensemble des bilans physiques et financiers tel que défini à l'article 16,
- le paiement du solde par les financeurs aux maîtres d'ouvrage,
- la remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au STIF de l'évaluation économique, sociale et environnementale prévue à l'article 15.

Article 20 – PRISE EN CONSIDERATION D'AMENAGEMENTS COMPLEMENTAIRES

Dans l'hypothèse où une prise en considération d'aménagements complémentaires consécutifs à la mise en service serait envisagée avant établissement du bilan prévu à l'article 15, une convention spécifique régira le cas échéant de façon indépendante les conditions de leur financement et de leur réalisation.

Article 21 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les emprises de chantier, pour la réalisation de la nouvelle gare routière, conduiront à occuper le trottoir nord et le terre plein central de l'avenue du Pavé Neuf.

Lors de la libération de ces emprises, la RATP assurera la remise en état de ces lieux. Le coût correspondant a été pris en compte dans le chiffrage de l'AVP sur la base d'une remise en état à l'identique. Si la Ville souhaite développer un projet de réaménagement plus conséquent, il lui faudra apporter les financements complémentaires nécessaires.

Les maîtres d'ouvrage, gestionnaires des ouvrages réalisés, établiront une ou plusieurs conventions entre eux afin de définir avec précision la répartition entre eux de la gestion et de l'entretien des ouvrages réalisés, ainsi que la répartition entre eux des dépenses correspondantes.

Il est d'ores et déjà acté que la RATP restera maître d'ouvrage de la totalité des ouvrages affectés au transport public, ainsi que de la passerelle piétons/vélos franchissant les voies

ferrées. Pour cette dernière, l'éclairage et l'entretien seront assurés par la Ville de Noisy selon convention à passer entre Ville et RATP.

La Ville sera maître d'ouvrage de la totalité des espaces urbains entourant la nouvelle gare routière, y compris le mobilier (hors abris vélos). La signalisation routière tricolore sera entretenue par la Ville, y compris le feu de la sortie Est de la gare routière.

En ce qui concerne l'extension du parc paysager, la RATP reste propriétaire foncier, la Ville étant affectataire à titre gracieux du sol. La Ville assurera la gestion et la maintenance de la totalité des aménagements de surface réalisés hors périmètre de la gare routière.

Fait en 5 exemplaires

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 200 .

Pour l'Etat Le Préfet de Région Ile de France, Préfet de Paris Bertrand LANDRIEU	Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France Jean-Paul HUCHON	Le Président du Conseil Général de Seine-Saint-Denis Hervé BRAMY
Le Maire de Noisy-le-Grand Michel PAJON	Le Président de la Régie Autonome des Transports Parisiens Pierre MONGIN	

ANNEXES

Annexe 1 : Décision du STIF de désignation du maître d'ouvrage coordinateur.

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des travaux.

Annexe 3 : Décomposition détaillée des postes constitutifs du Coût d'Objectif par Maître d'Ouvrage (Art 5).

Annexe 4 : Echéanciers prévisionnels des demandes de versements des Maîtres d'ouvrage (Tableau de prévisions en euros courants et en euros constants)

Annexe 1

ORGANIGRAMME NOMINATIF

A6g – Pôle multimodal de Noisy-le-Grand

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

Maîtrise d'ouvrage Ville de Noisy-le-Grand :

Maître d'ouvrage :	[à compléter]
Chef de Projet :	[à compléter]

Maîtrise d'ouvrage RATP :

Maître d'ouvrage :	Nicole POUILLY
Chef de Projet :	Laurent FERRIERE

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des travaux

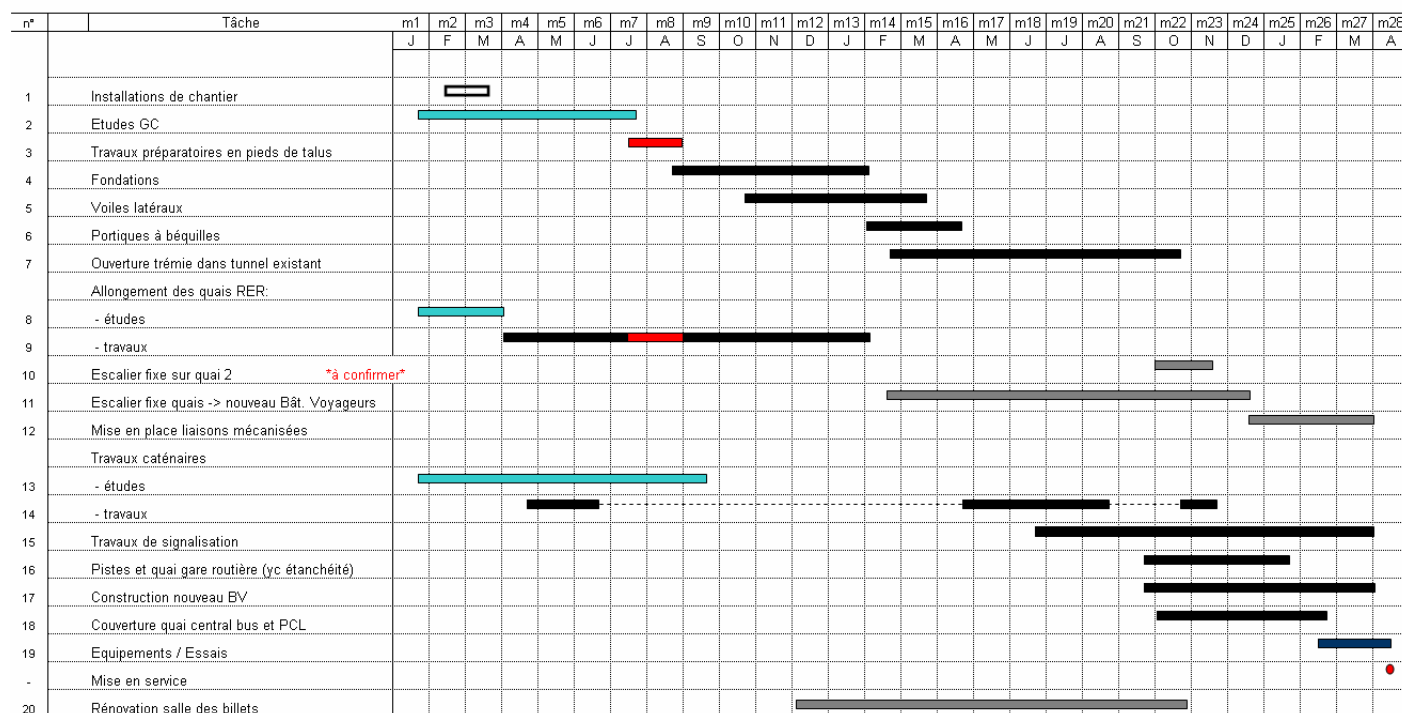
Les étapes du projet déjà réalisées sont les suivantes :

- Concertation préalable juillet 2001
- Approbation du schéma de principe par le STIF 4 avril 2002
- Enquête publique 13 septembre au 13 octobre 2004
- Rapport du Commissaire-enquêteur 18 novembre 2004
- Reprise des études PRO des travaux principaux : Novembre 2006

Planning technique :

POLE MULTIMODAL DE NOISY-LE-GRAND MONT D'EST - PLANNING TRAVAUX sous MOA RATP

mise à jour du 04-10-06



Annexe 3 : Décomposition détaillée du coût d'objectif

en millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2006

M euros	RATP	Ville Noisy-le-Grand
CE janvier 2006		
Travaux	23,442	1,576
Etudes et maîtrise d'œuvre	2,793	0,241
Maîtrise d'ouvrage (y/c dossier sécurité)	1,605	*
Provision pour aléas et imprévus	1,386	0,094
	29,226	1,911

* pris en charge par la Ville de Noisy-le-Grand (environ 62 k€)

Le détail du poste de travaux est donné dans le dossier d'avant-projet.

Annexe 4 : Echéanciers prévisionnels des demandes de versements

Par maître d'ouvrage, prévisions en euros courants et en euros constants (Art 8.2).

Les échéanciers prévisionnels en euros courants ont été établis sur une hypothèse d'évolution annuelle des coûts de 1,8 % par an. Ils seront recalés selon les principes définis à l'article 8.2.

MOA Ville de Noisy

Dépenses	TOTAL	ant	2006	2007	2008	2009	2010	2011
M€ jan 2006	1,911			0,044	0,655	0,469	0,743	
M€ courants	2,053			0,046	0,691	0,504	0,812	

CG 93								
RATP								
Etat								
Région	2,053			0,046	0,691	0,504	0,812	

MOA RATP

Dépenses	TOTAL	ant	2006	2007	2008	2009	2010	2011
M€ jan 2006	29,226	1,306	0,41	0,338	7,887	13,249	5,604	0,432
M€ courants	31,142	1,217	0,417	0,350	8,321	14,229	6,127	0,481

CG 93	3,421		0,180	0,038	0,914	1,563	0,673	0,053
RATP	0,266		0,014	0,003	0,071	0,122	0,052	0,004
Etat	9,927	0,459	0,062	0,112	2,652	4,536	1,953	0,153
Région	17,527	0,561	0,359	0,197	4,683	8,008	3,448	0,271