DÉLIBÉRATION N° CP 06-876

DU 19 OCTOBRE 2006

TRANSPORTS EN COMMUN

OPERATIONS DU CONTRAT DE PLAN ETAT – REGION 2000 –2006 / ARTICLE 1

Conventions de financement des opérations :

Métro ligne 8 – Prolongement à Créteil Sud - Pôle de Versailles - Chantiers

et financements pour les travaux du

Tramway sur les Maréchaux Sud et pour les études du projet RER B Nord +

Chapitre budgétaire : 908 « Transports » Code fonctionnel : 811

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 délibération n° CR 04-00 du 3 Mars 2000 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 signé le 18 mai 2000;

VU la délibération n° CP 03-813 du 27 novembre 2003 approuvant la convention de financement de « Tramway en rocade sud sur le boulevard des Maréchaux »;

VU la délibération n° CR 03-04 du 30 avril 2004 relative aux délégations de compétences du Conseil Régional à la Commission Permanente;

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 06-876 présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Ile de France ;

VU L'avis de la commission des transports et de la circulation;

VU L'avis de la commission des finances, de l'administration générale et du plan ;

PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE
003975 24 OCT 2006
C.R.I.F

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

ARTICLE 1 :

Approuve la convention à passer entre la RATP, le Département du Val de Marne, la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale, l'Etat, le STIF et la Région Ile-de-France pour **Prolongement du métro ligne 8 à Créteil – Parc des Sports** dont le projet est joint en annexe 1 à la présente délibération.

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

ARTICLE 2 :

Décide d'attribuer des subventions d'un montant total de 44 669 000 € à la R.A.T.P et au Département du Val de Marne pour le financement de l'opération de prolongement du métro ligne 8 à Créteil – Parc des Sports.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de **44 669 000 €** disponible sur le chapitre 908 Transports " code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs» programme CP 811-006 (281006) « Métro » du budget 2006 de la façon suivante :

Prolongement du métro ligne 8 à Créteil – Parc des Sports

(Action 2810060101 « Métro »)

Bénéficiaires:

R.A.T.P	
Subventions (nature 20416)	**17 556 000 €**
Prêts (nature 274)	**11 790 000 €**
Département du Val de Marne	
Subventions (nature 20413)	**15 323 000 €**

ARTICLE 3 :

Approuve le projet de convention à passer entre le Département des Yvelines, la Ville de Versailles, RFF, la SNCF,l'Etat, le STIF et la Région Ile-de-France pour l'**aménagement du pôle multimodal de Versailles-Chantiers** dont le projet est joint en annexe 3 à la présente délibération.

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

ARTICLE 4 :

Décide d'attribuer des subventions d'un montant total de 8 076 000 € à la S.N.C.F et à la Ville de Versailles pour le financement de l'opération d'aménagement du pôle multimodal de Versailles-Chantiers.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de **8 076 000 €** disponible sur le chapitre 908 Transports " code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs» programme CP 811-004 (281004) « Liaisons ferroviaires» du budget 2006 de la façon suivante :

L'aménagement du pôle multimodal de Versailles-Chantiers
(Action 2810040101 « Liaisons ferroviaires »)

Bénéficiaires:

S.N.C.F	
Subventions (nature 20417)	**7 000 000 €**
Prêts (nature 274)	**1 000 000 €**
Ville de Versailles	
Subventions (nature 20414)	**76 000 €**

ARTICLE 5 :

Décide d'attribuer des subventions d'un montant total de 2 900 000 € à la R.A.T.P et à la Ville de Paris pour le financement de l'opération de tramway en rocade sud sur le boulevard des Maréchaux.

Affecte une autorisation de programme de projet de **2 900 000 €** disponible sur le chapitre 908 Transports " code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs» programme CP 811-005 (281005) « Liaisons tramway » du budget 2006 à l'opération suivante :

Tramway en rocade sud sur le boulevard des Maréchaux

(Action 2810050101 « Liaisons tramway »)

Bénéficiaire:

R.A.T.P	
Subventions (nature 20416)	**770 000 €**
Prêts (nature 274)	**560 000 €**
Ville de Paris	
Subventions (nature 20414)	**1 570 000 €**

ARTICLE 6 :

Décide d'attribuer des subventions d'un montant total de 5 250 000 € à R.F.F et à la S.N.C.F pour le financement de l'opération RER B Nord + - Desserte renforcée du RER sur voies dédiées au nord.

Affecte une autorisation de programme de projet de **5 250 000 €** disponible sur le chapitre 908 Transports " code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs» programme HP 811-004 (181004) « Liaisons ferroviaires » du budget 2006 à l'opération suivante :

RER B Nord + - Desserte renforcée du RER sur voies dédiées au nord

(Action 18100401 « Liaisons ferroviaires »)

Bénéficiaires:

R.F.F (nature 20416)	**5 000 000 €**
S.N.C.F (nature 20417)	**250 000 €**

Vu et transmis à M. le Préfet de Région,
en application de l'article 7 de la loi
du 22 juillet 1982, le
24 OCT. 2006

Le Président du Conseil Régional
d'Ile de France

JEAN-PAUL HUCHON

RER B Nord + - Desserte renforcée du RER sur voies dédiées au nord

(Action 18100401 « Liaisons ferroviaires »)

Bénéficiaires:

R.F.F (nature 20416)	**5 000 000 €**
S.N.C.F (nature 20417)	**250 000 €**

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES A LA DELIBERATION

ANNEXE 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

" LIGNE 8-PROLONGEMENT A CRETEIL SUD "

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],
- la communauté d'agglomération Plaine centrale du Val-de-Marne,

Ci-après désignés par les financeurs.

Et,

- le Département du Val de Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° 05-236-09S-09 de la Commission Permanente du Conseil Général en date du 12 décembre 2005,

maître d'ouvrage et financeur désigné ci-après comme le Département,

- la RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement 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 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président,

maître d'ouvrage et financeur désigné ci-après comme la RATP

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,

- Vu le contrat de plan Etat - Région Ile-de-France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000 ;
- Vu l'avant-projet de l'opération "A4b – Ligne 8-Prolongement à Créteil Sud" approuvé par le Conseil du STIF en date du 20 septembre 2006, ci-après désigné par l'Avant-Projet ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule :

Cette opération consiste à prolonger la ligne 8 du métro au sud de la Ville de Créteil pour créer, au niveau du parc des sports, une nouvelle station, appelée « Créteil-Parc des Sports », qui sera en correspondance avec le TCSP Villejuif-Pompadour-Sucy Bonneuil.

Au-delà de la nouvelle station se trouvent les installations techniques d'arrière gare, comprenant le dispositif de retournement, l'emplacement pour la future machine à laver, le faisceau des voies de garage et le futur site de maintenance des rames.

Le prolongement étant réalisé au niveau du sol, les coupures des voiries traversées par la ligne de métro sont rétablies. La continuité de la RD1 est réalisée par un ouvrage franchissant par dessus la ligne du métro. La continuité de la RD2 est assurée par une nouvelle voie contournant les installations du métro.

L'opération « A4b – ligne 8 – prolongement à Créteil Sud » est inscrite au contrat de plan Etat – Région 2000-2006, article 1 (Infrastructures de transport en commun) pour un montant de 60,98 M€, aux conditions économiques de janvier 2000.

Elle a été déclarée d'utilité publique le 15 mars 2005 et elle a fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus.

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 de l'opération " A4b – Ligne 8-Prolongement à Créteil Sud ".

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. La présente convention engage les financeurs sur l'ensemble de l'opération « A4b – ligne 8 – prolongement à Créteil Sud ».

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

" A4b – Ligne 8-Prolongement à Créteil Sud ".

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 :

- l'infrastructure et le système de transport du métro, pour la RATP ;
- les rétablissements de voiries, pour le Département.

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 la RATP 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 20 septembre 2006.

En tant que maîtres d'ouvrage, la RATP et le Département 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 (hors coûts de dépollution),
- ✓ du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8.

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

La RATP, 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 48 mois à compter 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.

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 2005, est fixé à 82,91 M€, frais de

maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-Projet, Projet et Réalisation.

Cette estimation globale des dépenses résulte de la somme des estimations niveau AVP pour chaque élément du programme de l'opération, comme détaillé dans le tableau présenté ci-après :

	En M€ (CE 01/2005)
Travaux (y compris provisions pour aléas et imprévus)	66,03
Acquisitions foncières	0,53
Dépollution	7,37
Frais de maîtrise d'oeuvre	5,76
Frais de maîtrise d'ouvrage	3,22
TOTAL	**82,91**

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

5.2 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 Conseil du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, et est fixé à 60,41 M€.

b/ Décomposition du coût d'objectif

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

- Travaux (hors dépollution) : 45.39 M€
- Dépollution : 4.47 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 4,27 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 4,36 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 1,92 M€

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 ses 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.

5.3 Coût d'objectif du Département du Val-de-Marne

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération sous maîtrise d'ouvrage du Département, est le montant de l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, et est fixé à 22,50 M€.

b/ Décomposition du coût d'objectif

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

- Travaux (hors dépollution) : 16,90 M€
- Dépollution : 2,40 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 0,50 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 1,40 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 1,30 M€

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 ses 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.

5.4 Transfert de charge de la RATP vers le Département du Val-de-Marne

Dans le but d'optimiser le planning et les coûts, les maîtres d'ouvrage s'accordent, avec l'aval du STIF, pour transférer de la RATP vers le Département du Val-de-Marne, les montants suivants, aux conditions économiques de janvier 2005 :

- terrassements, assainissement et murets séparatifs de la plate-forme ferroviaire : 6.8 M€ ;
- dépollution des terrains de la plate-forme ferroviaire : 4.47 M€

Ces montants s'entendent hors taxe et incluent les provisions pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre afférents.

Par ailleurs, il conviendra de prévoir dans la convention relative au projet connexe TCSP Villejuif-Pompadour-Sucy Bonneuil, également inscrit au CPER 2000-2006, la réalisation dans l'ouvrage d'art n°5 du poste de redressement et du passage convoyeurs. Ces travaux, réalisés par le TCSP pour le compte du prolongement de la ligne M8, feront l'objet d'une convention entre le

Département du Val-de-Marne et la RATP, pour un coût objectif de 0.65 M€ (CE de janvier 2005).

Le cas échéant, le STIF arbitrera entre les maîtres d'ouvrage tout ajustement ultérieur qui serait nécessaire sur les montants transférés.

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 de l'opération " A4b – Ligne 8-Prolongement à Créteil Sud ", selon le plan de financement détaillé ci-après, au 6.2 et les échéanciers prévisionnels de paiement détaillés ci-après à l'art.8, dans la limite de l'article 13.2 ci – après.

6.2 Plan de financement

Le financement de l'opération " A4b – Ligne 8-Prolongement à Créteil Sud ", d'un montant de 82,91 M€ aux conditions économiques de janvier 2005, est assuré au titre du Contrat de Plan Etat Région 2000 – 2006 et de financements complémentaires.

La part de chacun des financeurs s'établit à :

- la Région : 37,447 M€
- l'Etat : 18,660 M€
- le Département du Val-de-Marne : 8,0815 M€
- la communauté d'agglomération Plaine Centrale : 6,2815 M€
- la RATP sur prêts bonifiés de la Région : 12,440 M€

Soit : 82,91 M€

La répartition des financements par maître d'ouvrage est la suivante (en millions d'euros CE janvier 2005) :

TABLEAU n°1

Avant transfert :

	Département 94	CA Plaine centrale & Ville de Créteil	Etat	RIF	RATP sur prêts bonifiés Région	Total
Département 94	8,0815	0,200	4,729	9,490		**22,500**
RATP		6,0815	13,931	27,957	12,440	**60,410**
Total	**8,0815**	**6,2815**	**18,660**	**37,447**	**12,440**	**82,910**

Après transfert :

	Département 94	CA Plaine centrale & Ville de Créteil	Etat	RIF	RATP sur prêts bonifiés Région	Total
Département 94	8,0815	0,200	8,477	17,012		**33,770**
RATP		6,0815	10,183	20,435	12,440	**49,140**
Total	**8,0815**	**6,2815**	**18,660**	**37,447**	**12,440**	**82,910**

6.3. Autorisations de programme nécessaires

Compte tenu des autorisations de programme déjà notifiées, les autorisations de programme que s'engagent à mettre en place les financeurs pour couvrir les engagements visés par la présente convention sont évalués aux montants suivants en M€ courants et se répartissent selon les tableaux suivants :

6.3.1. Autorisations de programme à mettre en place pour la MOA RATP

M€ COURANTS	Département 94	Communauté d'Agglomération Plaine centrale & Ville de Créteil	Etat	RIF	RATP Prêt spéciaux Région	Total
54,93	0,000	6,798	11,382	22,842	13,905	54,928
	0,00%	12,38%	20,72%	41,59%	25,32%	100,00%
AE déjà mises en place	0,000	0,000	1,602	5,287	2,115	9,004
Clé de notification			30,00%	50,00%	20,00%	
AE à affecter (ancienne clé)			1,570			1,570
AE à affecter (nouvelle clé)		6,798	8,210	17,556	11,790	44,354
Clé résultante			21,86%	46,74%	31,39%	
Total AE à affecter		6,798	9,780	17,556	11,790	45,924

6.3.2. Autorisations de programme à mettre en place pour la MOA Département

M€ COURANTS	Département 94	Communauté d'Agglomération Plaine centrale & Ville de Créteil	Etat	RIF	RATP Prêt spéciaux Région	Total
37,20	8,902	0,220	9,337	18,738	0,000	37,198
	23,93%	0,59%	25,10%	50,37%	0,00%	100,00%
AE déjà mises en place	0,000	0,000	0,031	3,415	0,000	3,445
AE à affecter	8,902	0,220	9,307	15,323	0,000	33,752

6.4 Engagement du STIF

Le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit à 12,440 M€ (CE janvier 05) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué à l'article 6.2.
Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret N° 59-157 du 7 janvier 1959, communément appelée « contrat STIF-RATP ». A ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite du montant rappelé ci-dessus.

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 2005), par application de l'indice TP01 pour chacun des maîtres d'ouvrage. Le choix définitif des indices et de leur pondération sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs.

Article 8 – ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES ET MANDATEMENT

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

Les échéanciers joints aux annexes 4 évaluent, en euros constants (janvier 2005) d'une part et en euros courants d'autre part, les demandes de versement pour chaque maître d'ouvrage.

8.2 Ajustement des échéanciers

Ces échéanciers sont recalés par les maîtres d'ouvrage à l'occasion des comités de suivi conformément à l'article 10 ci-après et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement des travaux et de l'évolution des taux d'actualisation.

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.

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 1er juillet de l'année en cours, les financeurs n'encourraient pas d'intérêts moratoires sur la partie d'excédents non prévus, pendant 6 mois, délai porté à 1 an pour la communauté d'agglomération Plaine Centrale.

Les paiements s'effectueront à :

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

- Le Conseil général du Val-de-Marne sur le compte ouvert par la périe départementale du Val de Marne à la BDF Créteil :
    - Code banque 30001
    - Code guichet 00907
    - N° compte D9400000000 clé RIB 49
    - Code IBAN : FR46 3000 1009 0700 00N05000144
    - Code SWIFT : BDFEFRPPXXX

Article 9 – MODIFICATIONS DES ECHEANCIERS PREVISIONNELS

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, 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 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 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 à 5.4 ;

- 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.

Article 11 – MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

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 (hors coûts de dépollution), 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.

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 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 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 (hors coûts de dépollution).
- 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 à l'article 5.2 à 5.3 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 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 fait 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 (hors surcoût lié à la dépollution).

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 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.

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 notamment à un décalage de la livraison de l'ouvrage n°5 au-delà du planning joint en annexe ou bien d'une dépollution des terrains plus importante que prévue, 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 (articles 5.2 et 5.3) 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 (articles 5.2 et 5.3) 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.

Article 15 – EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE, ENVIRONNEMENTALE ET BILAN

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération " A4b – Ligne 8-Prolongement à Créteil Sud ", 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 d'Administration du STIF le 19 juin 2001. 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 établit 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 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 (5ème 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 d'exécution 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 la dernière 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.

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

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 Du Val-de-Marne Christian FAVIER	Le Président de la communauté d'agglomération Plaine Centrale Laurent CATHALA
La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile de France Sophie MOUGARD	Le Président Directeur Général de la Régie Autonome des Transports Parisiens Pierre MONGIN		

ANNEXES

- **Annexe 1 :** Organigramme des MOAs
- **Annexe 2 :** Calendrier prévisionnel des travaux.
- **Annexe 3 :** Décomposition détaillée des postes constitutifs du Coût d'Objectif par Maître d'Ouvrage (Art 5.2 à 5.3).
- **Annexe 4** : Echéanciers prévisionnels des demandes de versements des Maîtres d'ouvrage (Tableau de prévisions en euros courants et en euros constants) (Arts 7.2 et 8.2).

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

ORGANIGRAMME NOMINATIF
A4b – Ligne 8 Prolongement à Créteil Sud
Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

Maîtrise d'ouvrage Département :

Maître d'ouvrage :	**Luc ECHTLER**
Chef de Projet :	**Ali MERAD**

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage :	**Claire - Hélène COUX**
Chef de Projet :	**Pascal MABIRE**

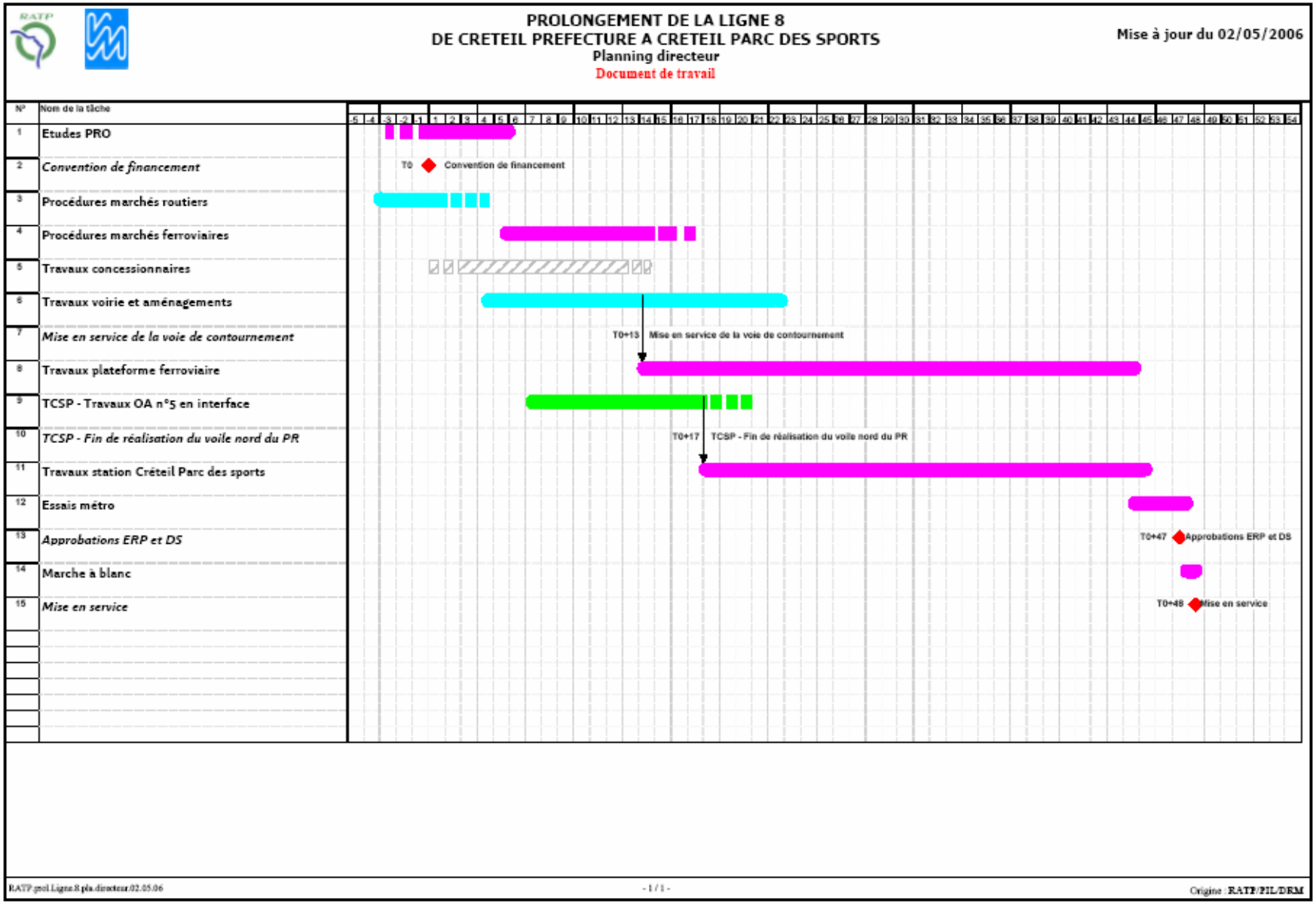
•

- **Annexe 2 :** Calendrier prévisionnel des travaux

Les étapes du projet déjà réalisées sont les suivantes :

Concertation préalable : avril 2000
Prise en considération du schéma de principe par le STIF : 19 juin 2001
Début des études d'avant-projet : juin 2002
Déclaration d'utilité publique : 15 mars 2005
Début des études "projet" : mars 2006
Début des études PRO des travaux principaux : juillet 2006

Planning technique :


PROLONGEMENT DE LA LIGNE 8
DE CRETEIL PREFECTURE A CRETEIL PARC DES SPORTS
Planning directeur
Document de travail
Mise à jour du 02/05/2006
N° Nom de la tâche
1 Etudes PRO
2 Convention de financement
3 Procédures marchés routiers
4 Procédures marchés ferroviaires
5 Travaux concessionnaires
6 Travaux voirie et aménagements
7 Mise en service de la voie de contournement
8 Travaux plateforme ferroviaire
9 TCSP - Travaux OA n°5 en interface
10 TCSP - Fin de réalisation du voile nord du PR
11 Travaux station Créteil Parc des sports
12 Essais métro
13 Approbations ERP et DS
14 Marche à blanc
15 Mise en service
T0 Convention de financement
T0+13 Mise en service de la voie de contournement
T0+17 TCSP - Fin de réalisation du voile nord du PR
T0+47 Approbations ERP et DS
T0+48 Mise en service
RATP prol Ligne 8 pla directeur 02.05.06
- 1 / 1 -
Origine : RATP/PIL/DRM

Annexe 3 : Décomposition détaillée des postes constitutifs du Coût d'Objectif par Maître d'Ouvrage (Art 5.2 à 5.3), en millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2005.

1.1 Coûts des infrastructures métro

Dans le cadre de cette opération, le coût des installations ferroviaires est estimé à **60,41 M€** aux conditions économiques de janvier 2005, hors taxes, aléas, frais d'études, de surveillance et frais de la maîtrise d'ouvrage compris. La décomposition est précisée ci-après :

Infrastructure métro	En M€ (CE 01/2005)
Gros oeuvre ligne	4,15
Gros oeuvre, second oeuvre et équipement de la station	11,12
Aménagements et équipement en ligne	13,41
Gros oeuvre, second oeuvre et équipement de la zone de garage	7,45
Travaux de voie	5,20
Reconstitutions	1,34
Acquisitions foncières	0,08
Sous total travaux (*) et acquisitions foncières	***42,75***
Frais de maîtrise d'œuvre	4,36
Frais de maîtrise d'ouvrage	1,92
Provisions pour aléas (hors dépollution)	4,27
Sommes à valoir	2,14
Dépollution	4,97
Total	**60,41**

(*) : dont 0,61 M€ de provisions pour concessionnaires

1.2 Coûts des infrastructures routières

Le coût des infrastructures routières liées à cette opération, au stade des études d'avant-projet est estimé à **22,50 M€** hors taxes (valeur janvier 2005) qui se répartissent de la manière suivante :

Infrastructure routière	En M€ (CE 01/2005)
Travaux d'infrastructure (dont 0,2 M€ HT de travaux d'arrosage demandé par ville de Créteil)	14,45
Acquisitions foncières	0,45
Dépollution classe 1	2,40
Provisions écran acoustique sur saut de mouton	0,30
Provisions escalier d'accès OA5 du TCSP	0,20
Sous-total travaux et acquisitions foncières	***17,80***
Frais de maîtrise d'œuvre	1,40
Frais de maîtrise d'ouvrage	1,30
Total CPER	**20,50**
Insertion urbaine et circulations douces	2,00

Annexe 4 : Echéanciers prévisionnels des demandes de versements des Maîtres d'ouvrage (Tableau de 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 avec le TP01 jusqu'en janvier 2006 puis 1,8 % par an. Ils seront recalés selon les principes définis à l'article 8.2.

MOA DEPARTEMENT :

Dépenses	Antérieur	*2 006*	*2 007*	*2 008*	*2 009*	**Total**
M€ CE/01/2005	772 071	1 000 000	15 467 000	15 467 000	1 064 000	**33 770 071**
M€ Courants	772 071	1 074 601	16 920 026	17 224 586	1 206 236	**37 197 519**

Communauté d'agglomération & Ville de Créteil			*111 144*	*102 011*	*7 144*	**220 299**
subvention Etat	25 947	*437 604*	*4 247 260*	*4 323 711*	*302 789*	**9 337 310**
subvention RIF	437 711	*492 546*	*8 523 427*	*8 676 848*	*607 639*	**18 738 170**
Département 94		*441 927*	*4 049 132*	*4 122 016*	*288 664*	**8 901 740**
total	**463 658**	***1 372 077***	***16 930 963***	***17 224 586***	***1 206 236***	**37 197 519**

MOA RATP :

Dépenses	Antérieur	2 006	2 007	2 008	2 009	2 010	2 011	Total
M€ CE/01/2005	1 416 215	*1 800 000*	*9 775 000*	*12 601 000*	*17 554 000*	*5 000 000*	*994 000*	**49 140 215**
M€ Courants	1 416 215	*1 934 713*	*10 695 685*	*14 036 042*	*19 905 061*	*5 771 719*	*1 168 071*	**54 927 506**

Communauté d'agglomération & Ville de Créteil			*1 738 390*	*1 737 082*	*2 463 423*	*714 300*	*144 559*	**6 797 754**
subvention Etat	234 196	*460 202*	*2 216 419*	*2 908 627*	*4 124 838*	*1 196 048*	*242 054*	**11 382 384**
subvention RIF	585 000	*1 090 464*	*4 165 982*	*5 837 050*	*8 277 749*	*2 400 236*	*485 756*	**22 842 236**
prêts spéciaux	234 000	*436 186*	*2 885 774*	*3 553 284*	*5 039 051*	*1 461 135*	*295 702*	**13 905 132**
total	**1 053 196**	***1 986 851***	***11 006 565***	***14 036 042***	***19 905 061***	***5 771 719***	***1 168 071***	**54 927 506**

ANNEXE 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

" POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS "

Phase 1

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 des Yvelines, 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,

- RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N° APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Président,
- la SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14ème, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par sa Présidente,
- la ville de Versailles, collectivité locale dont le siège est à Versailles (78011), 4, avenue de Paris, 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, dûment mandatée par délibération n°[à compléter] du Conseil du STIF en date du [à compléter],

Ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice des transports,

- Vu le contrat de plan Etat - Région Ile-de-France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000 ;
- Vu l'avant-projet de l'opération "A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers" approuvé par le Conseil du STIF en date du [à compléter], ci-après désigné par l'Avant-Projet ;
- Vu l'approbation ministérielle du projet, conformément à l'article 4 (deuxième alinéa) du décret n°97-444 du 5 mai 1997 et à son arrêté d'application du 8 décembre 1997, en date du [à compléter], après avis favorable du Conseil du STIF en date du [à compléter] ;

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Préambule :

La gare de Versailles-Chantiers est un des pôles majeurs du réseau de transport en commun d'Ile-de-France, quotidiennement fréquentée par plus de 75 000 voyageurs. La gare est située dans le périmètre de la ZAC des Chantiers qui prévoit l'aménagement d'un projet immobilier sur un espace de 3,5 hectares environ.

Le projet consiste à transformer la gare et ses abords pour créer un véritable pôle d'échanges multimodal de façon à :

- rendre la gare apte à traiter les flux importants de voyageurs et améliorer leurs circulations ;
- renforcer la qualité des services aux voyageurs ;
- renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- améliorer l'accessibilité au pôle pour les transports en communs et les circulations douces ;
- créer de nouveaux accès à la gare, en cohérence avec les dessertes des autres transports en commun ;
- assurer la pérennité du bâtiment des voyageurs ;
- ouvrir le pôle vers les quartiers environnants.

Cette opération complexe est inscrite au CPER 2000/2006, article 1 sur la ligne « Tangentielle ouest » dotée d'un montant de 76,22 M€ aux conditions économiques de janvier 2000. Elle bénéficie d'une enveloppe financière complémentaire accordée au titre du PDU d'un montant de 3,05 M€ et d'autres financements sont apportés hors contrat de plan par la Ville de Versailles, la SNCF, RFF, le STIF, la Région et l'aménageur de la ZAC.

Le projet prévoit une réalisation en deux phases fonctionnelles comprenant :

<u>En phase 1 :</u>

Au titre du CPER 2000-2006, article 1,

- la rénovation et le réaménagement de la gare actuelle ;
- la création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment voyageur SNCF et la rue de la Porte de Buc ;
- la création d'une passerelle d'accès aux quais et l'aménagement d'un nouveau hall de gare ;
- la reconstitution des bâtiments de service SNCF impactés par le projet ;
- la reconstitution des locaux de service RFF et installations RFF impactés par le projet ;
- les travaux de voirie rue de la Porte de Buc.

pour un montant de 45,738 M€, hors taxe, aux conditions économiques de janvier 2005, dont 43,576 M€ financés par le CPER et 2,162 M€ par d'autres apports.

Au titre du produit des amendes,

- la création d'une gare routière comprenant 14 postes à quais ;
- la création de 6 arrêts des bus rue de la Porte de Buc ;
- le prolongement de l'avenue de Sceaux (Site propre bus et pistes cyclables)
- la création d'un parc de stationnement régional de 385 places et d'un relais pour les deux roues.

pour un montant de 11,461 M€, hors taxe, aux conditions économiques de janvier 2005, dont 6,342 M€ financés par le produit des amendes et 5,119 M€ par d'autres apports.

Au titre du PDU,

- l'amélioration de l'accessibilité et la réorganisation des circulations routières.

pour un montant de 11,98 M€, hors taxe, aux conditions économiques de janvier 2005, dont 3,050 M€ financés par le PDU et 8,93 M€ par d'autres apports.

En phase 2 :

dont le financement est à rechercher :

- la création d'une galerie de services aux voyageurs entre les deux halls de la gare ;
- la mise en place de 4 ascenseurs entre la nouvelle passerelle et les quais ;
- la reconstitution de l'éclairage zénithal dans le hall et le vestibule de la gare actuelle ;
- le prolongement de la couverture des quais.

pour un montant de 10,998 M€, hors taxe, aux conditions économiques de janvier 2005.

La présente convention porte sur la première phase d'aménagements relevant du CPER, article 1.

Les financements au titre du PDU et du produit des amendes suivent leurs propres procédures.

Le tableau de référence donnant la répartition des coûts par source de financement figure en annexe n°1.

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 "Avant-projet", "Projet" et "Réalisation" des aménagements relevant de l'article 1 du contrat de plan Etat - Région d'Ile-de-France 2000 – 2006 concernant l'opération :

"A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers - phase 1".

Le programme important de l'opération implique une réalisation en deux phases fonctionnelles successives, étendues au-delà de la durée de l'actuel contrat de plan :

- la phase 1, telle que définie en préambule, inscrite au 12ème CPER et qui fait l'objet de la présente convention ;

- la phase 2, telle que définie en préambule, non concernée par la présente convention.

Une deuxième convention pour cette 2ème phase devra intervenir ultérieurement de façon à permettre la réalisation complète de ce projet.

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. La présente convention engage les financeurs à financer les maîtres d'ouvrages pour les phases "Projet" et "Réalisation" 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 :

"A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1".

Article 2 – DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1 Désignation des Maîtres d'Ouvrage

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national ; la SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.
La Ville de Versailles est maître d'ouvrage des équipements et des espaces publics gérés par la commune.

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 et rappelée ci-après :

SNCF :

la rénovation et le réaménagement de la gare actuelle ;
la création d'une passerelle d'accès aux quais et l'aménagement d'un nouveau hall de gare ;
la reconstitution des bâtiments de service SNCF impactés par le projet ;
la modification des installations ferroviaires nécessaire à la réalisation des ouvrages SNCF ;

les équipements du nouvel accès côté rue de la Porte de Buc.

RFF :

la création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment voyageur SNCF et la rue de la Porte de Buc ;
la rénovation des abris de quais ;
les travaux sur les quais impactés par la construction de la nouvelle passerelle SNCF ;
la reconstitutions de locaux de service RFF hors EVEN.

Ville de Versailles :

l'aménagement de la rue de la Porte de Buc.

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 la SNCF 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 [à compléter] et par décision ministérielle en date du [à compléter].

En tant que maîtres d'ouvrage, RFF, la SNCF et la Ville de Versailles 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, 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

La mission du maître d'ouvrage coordinateur s'exerce sur le périmètre des projets financés dans le cadre de la présente convention.

La SNCF, désignée à l'article 2 paragraphe 2.2, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à centraliser les informations 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.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé du suivi des jalons d'interface entre les projets sous maîtrise d'ouvrage SNCF et RFF, et ceux sous maîtrise d'ouvrage de la Ville au mieux des intérêts des financeurs du projet.

Afin de permettre au maître d'ouvrage coordinateur d'exercer sa mission, les maîtres d'ouvrage s'engagent à lui fournir les informations dans un délai de 2 semaines maximum à compter de la demande du maître d'ouvrage coordinateur.

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.

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 56 mois, à compter 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.

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 la 1ère phase de l'opération telle que définie à l'Avant-Projet approuvé, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, est fixé à **45 738 609 €,** frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-Projet, Projet et Réalisation.
Cette estimation globale des dépenses résulte de la somme des estimations niveau Avant-projet pour chaque élément du programme de la première phase comme détaillé dans le tableau présenté ci-après :

	Coût de la 1ère phase	Part du CPER	Financements complémentaires
Rénovation et aménagement de la gare existante	13 2946 61 €	12 897 848 €	396 813 €
Réaménagement de la rue de la Porte de Buc	599 107 €	530 950 €	68 157 €
Création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment voyageur SNCF et la cour de Buc	4 959 752 €	4 959 752 €	0 €
Création d'une passerelle d'accès et aménagement d'un nouveau hall de gare	18 139 873 €	18 110 771 €	29 102 €
Reconstitution des bâtiments impactés par le projet	8 494 716 €	6 892 579 €	160 2137 €
Coordination	250 500 €	184 017 €	66 483 €
Total :	**45 738 609 €**	**43 575 916 €**	**2 162 692 €**

Ce coût d'opération phase 1 est décomposé en coûts d'objectif par maître d'ouvrage.

5.2 Coût d'objectif de RFF

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération phase 1 de RFF est le montant de ses travaux inscrit de l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, et est fixé à **7,754 M€.**

b/ Décomposition du coût d'objectif

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

- Etudes préliminaires : 0,212 M€
- Travaux : 5,595 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 0,535 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,893 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,519 M€

L'ensemble de ces postes constitue 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 ses 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.

Au jour de la signature de la présente convention, les dépenses appelées auprès des financeurs au titre de l'élaboration du schéma de principe, de l'étude de programmation et de l'étude d'impact, en euros courants, sont de 211 069,81 €, dont :

- Etat : 63 320,94 €
- Région (subventions) : 126 641,89 €
- RFF (sur prêts bonifiés de la Région): 21 106,98 €

La phase Avant-Projet de l'opération est réalisée et les financeurs n'ont pas encore été appelés pour en assurer le règlement.

La phase Projet de l'opération a été engagée à la demande des financeurs.

Les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portent que sur les dépenses pour lesquelles les financeurs n'ont pas été appelés.

Le montant prévisionnel des dépenses nécessaires à la réalisation des phases Avant-Projet, Projet et Réalisation des ouvrages projetés et financés dans le cadre de la présente convention s'élève à **7,543 M€** en valeur janvier 2005.

5.3 Coût d'objectif de la SNCF

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération phase 1 de la SNCF est le montant de ses travaux inscrit à l'Avant-Projet approuvé par le Conseil du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, et est fixé à **35,291 M€**.

b/ Décomposition du coût d'objectif

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

- Travaux : 27,483 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 1,346 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 4,237 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 2,041 M€
- Rémunération du coordinateur : 0,184 M€

L'ensemble de ces postes constitue 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 ses 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.

Au jour de la signature de la présente convention, les dépenses appelées auprès des financeurs au titre de l'élaboration du schéma de principe, de l'étude de programmation et de l'étude d'impact et partiellement de l'AVP, en valeur janvier 2005, sont de 0,870 M€, dont :

- Etat : 0,212 M€.
- Région (subventions) : 0,564 M€.
- Fonds propres SNCF sur prêts bonifiés de la région : 0,094 M€

La phase Avant-Projet de l'opération est réalisée et les financeurs n'ont pas encore été appelés pour en assurer le règlement en totalité.

La phase Projet de l'opération a été engagée à la demande des financeurs.

Les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portent que sur les dépenses pour lesquelles les financeurs n'ont pas été appelés.

Le montant prévisionnel des dépenses nécessaires à la réalisation des phases Avant-Projet, Projet et Réalisation des ouvrages projetés et financés dans le cadre de la présente convention s'élève à **34,421 M€** en valeur janvier 2005.

5.4 Coût d'objectif de la Ville de Versailles

a/ Définition du coût d'objectif

Le coût d'objectif de l'opération phase 1 de la Ville de Versailles est le montant de ses travaux inscrit à l'Avant-Projet approuvé par le CA du STIF, et établi aux conditions économiques de janvier 2005, et est fixé à **0,531** €.

b/ Décomposition du coût d'objectif

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

- Travaux : 0,472 M€
- Provision pour aléas et imprévus : 0,025 M€
- Dépenses de maîtrise d'œuvre : 0,028 M€
- Dépenses de maîtrise d'ouvrage : 0,006 M€

L'ensemble de ces postes constitue 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 ses 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.

Au jour de la signature de la présente convention, les dépenses déjà appelées auprès des financeurs au titre de l'élaboration du schéma de principe et de l'AVP, en euros courants, sont de 0,0074 M€, dont :

- Etat : 0 M€
- Région : 0,0074 M€

Les financements contractualisés au titre de la présente convention ne portent que sur les dépenses pour lesquelles les financeurs n'ont pas été appelés.

Le montant prévisionnel des dépenses nécessaires à la réalisation des ouvrages projetés et financés dans le cadre de la présente convention s'élève à **0,5236 M€** en valeur janvier 2005.

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 "Avant-projet", "Projet" et "Réalisation" de l'opération "A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1", selon le plan de financement détaillé ci-après, au 6.2 et les

échéanciers prévisionnels de paiement détaillés ci-après à l'article 8, dans la limite de l'article 13.2 ci–après.

6.2 Plan de financement

Le financement de l'opération "A2e bis – Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1", d'un montant de 45,738 M€ aux conditions économiques de janvier 2005, est assuré au titre du Contrat de Plan Etat Région 2000–2006 pour un montant de 43,576 M€ et de financements complémentaires pour un montant de 2,162 M€, hors périmètre du coût objectif de cette convention.

La part de chacun des financeurs au titre du CPER article 1, s'établit à :

- le Conseil Général des Yvelines : 8,287 M€
- la Région Ile-de-France : 23,696 M€
- l'Etat : 8,100 M€
- la SNCF (prêts bonifiés de la Région) : 2,865 M€
- RFF (prêts bonifiés de la Région) : 0,628 M€

Soit : 43,576 M€.

Les financements complémentaires sont assurés par :

- la SNCF : 0,198 M€
- RFF : 0,484 M€
- la ville de Versailles : 1,480 M€

Soit : 2,162 M€.

Ces financements couvrent notamment le complément de rémunération hors financement CPER, d'un montant de 0,066 M€, destiné à la SNCF pour l'exercice de sa mission de coordinateur tel que prévu à l'article 3. Les sources de ce financement se répartissent ainsi :

- la SNCF : 0,003 M€
- RFF : 0,003 M€
- la ville de Versailles : 0,060 M€

Par ailleurs, ces financements couvrent également la réalisation des ouvrages suivants :

- pour la SNCF : commerces (0,196 M€)
- pour RFF : relogement de l'EVEN GET (0,481 M€)
- pour la ville de Versailles : étanchéité du parvis (0,230 M€), participation à l'aménagement de la rue de la porte de Buc (0,068 M€), relogement de l'EVEN GET (1,121 M€).

La répartition des financements par maître d'ouvrage au titre du CPER est la suivante (en millions d'euros 2005) :

TABLEAU n°1

		CG 78	**ETAT**	**RIF**	**SNCF**	**RFF**
		19%	81%			
		8,287	8,100	23,696	2,865	0,628
SNCF	35,291	6,705	6,661	19,060	2,865	
RFF	7,754	1,473	1,439	4,213		0,628
Ville	0,531	0,109	0	0,422	0	
	43,576					

Au jour de la signature de la présente convention, les dépenses déjà appelées par les maîtres d'ouvrage et actualisées en valeur janvier 2005 s'établissent ainsi :

	Dépenses appelées
RFF	0,211 M€
SNCF	0,870 M€
Ville de Versailles	0,0074 M€

Compte tenu des dépenses antérieures visées ci-dessus et du financement mis en place, les financements que s'engagent à mettre en place les financeurs pour couvrir les dépenses visées par la présente convention sont évalués aux montants suivants aux conditions économiques de janvier 2005 et se répartissent selon le plan de financement suivant :

TABLEAU n°2

	Reste à financer	**CG 78**	**ETAT**	**RIF**	**SNCF**	**RFF**
		8,287	7,825	22,997	2,771	0,607
SNCF	34,421	6,705 19,48%	6,449 18,74%	18,496 53,73%	2,771 8,05%	
RFF	7,543	1,473 19,53%	1,376 18,24%	4,086 54,17%		0,607 8,05%
Ville	0,524	0,109 20,80%	0	0,415 79,20%	0	
	42,488					

6.3 Engagement du STIF

Le montant des investissements que doit faire la SNCF sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit à 3,063 M€ (CE janvier 05) au titre de l'infrastructure, dont 2,865 M€ financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué à l'article 6.2, et 0,198 M€ sur fonds propres.
Le STIF et la SNCF négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret N° 59-157 du 7 janvier 1959, communément appelée « contrat STIF-SNCF ». A ce titre, les investissements en fonds propres de la SNCF seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite du montant rappelé ci-dessus.

Article 7 – COUTS FINAUX MESURES

7.1 Coût final de réalisation

Pour les seuls besoins de l'analyse financière finale de l'opération, 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 2005), par application des indices professionnels pertinents (TP01, TP02, BT01, BT07, ING) sous la forme d'un indice composite IC pour chacun des maîtres d'ouvrage. Le choix définitif des indices et de leur pondération sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs.

Article 8 – ECHEANCIERS PREVISIONNELS DES DEPENSES ET MANDATEMENT

8.1 Echéanciers prévisionnels des dépenses par maître d'ouvrage

Les échéanciers joints à l'annexe 4 évaluent, en euros constants (janvier 2005) d'une part et en euros courants d'autre part, les dépenses pour chaque maître d'ouvrage.

8.2 Ajustement des échéanciers

Les échéanciers présentés en euros courants à l'annexe 4 ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (janvier 2005) de 1,8% par an (évolution prévisionnelle des prix PIB).

Ces échéanciers sont recalés par les maîtres d'ouvrage à l'occasion des comités de suivi conformément à l'article 10 ci-après et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement des travaux et de l'évolution des taux d'actualisation.

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 au fur et à mesure de l'avancement des travaux et des dépenses constatées.

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 1er 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 :

- RFF sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, code banque 30003 code guichet 03620 sous le numéro 0002006214.5 clé RIB 94.
- La 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 95.
- La Ville de Versailles sur le compte ouvert au nom de la Ville de Versailles à la Banque de France à Versailles sous le numéro 30001 00866 0000L050001 clé 45.

Article 9 – MODIFICATIONS DES ECHEANCIERS PREVISIONNELS

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, 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 traduisant un 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 des experts extérieurs) pour évaluer les conséquences en terme de coût 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 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 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 à 5.4 ;
- 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.

Article 11 – MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

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 permettent d'identifier 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 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 5.4, et du délai indiqué à l'article 4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, 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.

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.

Toute demande de modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées et pouvant conduire à un dépassement du coût d'objectif prévu à la présente convention qui serait faite par les services instructeurs à l'issue de l'instruction des permis de construire, conduira, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif qui sera soumis par le STIF à l'approbation des financeurs.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil 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 aux articles 5.2 à 5.4 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 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 leur position aux maîtres d'ouvrage et financeurs, 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 Transports font alors part de leur position aux maîtres d'ouvrage et financeurs, approuvent le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrêtent un nouveau délai de l'opération.
En application de ces décisions un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées 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 (articles 5.3 SNCF, 5.4 Ville de Versailles) 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 (articles 5.3 SNCF, 5.4 Ville de Versailles) 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.

Du fait du régime propre à RFF qui, d'une part, a désigné un 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 13.4 ne s'applique pas au périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF. Toutefois, il pourra être demandé in fine à RFF de fournir le cas échéant le détail des pénalités (ou boni) qui seront imposés (ou versés) 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 ainsi que ses avenants éventuels.

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, en tenant pleinement compte des conséquences directes d'évolutions réglementaires qui pourraient intervenir entre la date de la présente convention et la fin des travaux. 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.

Article 15 – EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE, ENVIRONNEMENTALE ET BILAN

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération "A2e bis - Pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers – phase 1", 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 du STIF le [à compléter]. 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. Ce bilan comportera notamment la comparaison avec les objectifs et les prévisions annoncés dans la première évaluation économique, sociale et environnementale figurant dans l'avant-projet de l'opération. 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 ET FINANCIER

Chaque maître d'ouvrage établit 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, 5.3 et 5.4 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 (5ème 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 le 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 d'exécution 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 la dernière 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.

Fait en 7 exemplaires originaux

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

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 Des Yvelines Pierre BEDIER	Le Maire de Versailles Etienne PINTE
La Directrice Générale du Syndicat des Transports d'Ile-de-France Sophie MOUGARD	La Présidente de la Société Nationale des Chemins de fer Français Anne-Marie IDRAC	Le Président de Réseau Ferré de France Michel BOYON	

ANNEXES

- **Annexe 1 :** Tableau de référence donnant la répartition des coûts par source de financement.
- **Annexe 2 :** Calendrier prévisionnel des travaux.
- **Annexe 3 :** Décomposition détaillée des postes constitutifs du Coût d'Objectif par Maître d'Ouvrage (Art 5.2 à 5.4).
- **Annexe 4** : Echéanciers prévisionnels des dépenses des Maîtres d'ouvrage (Tableau de prévisions en euros courants et en euros constants) (Arts 7.2 et 8.2).

- **Annexe 1 :** Tableau de référence donnant la répartition des coûts par source de financement.

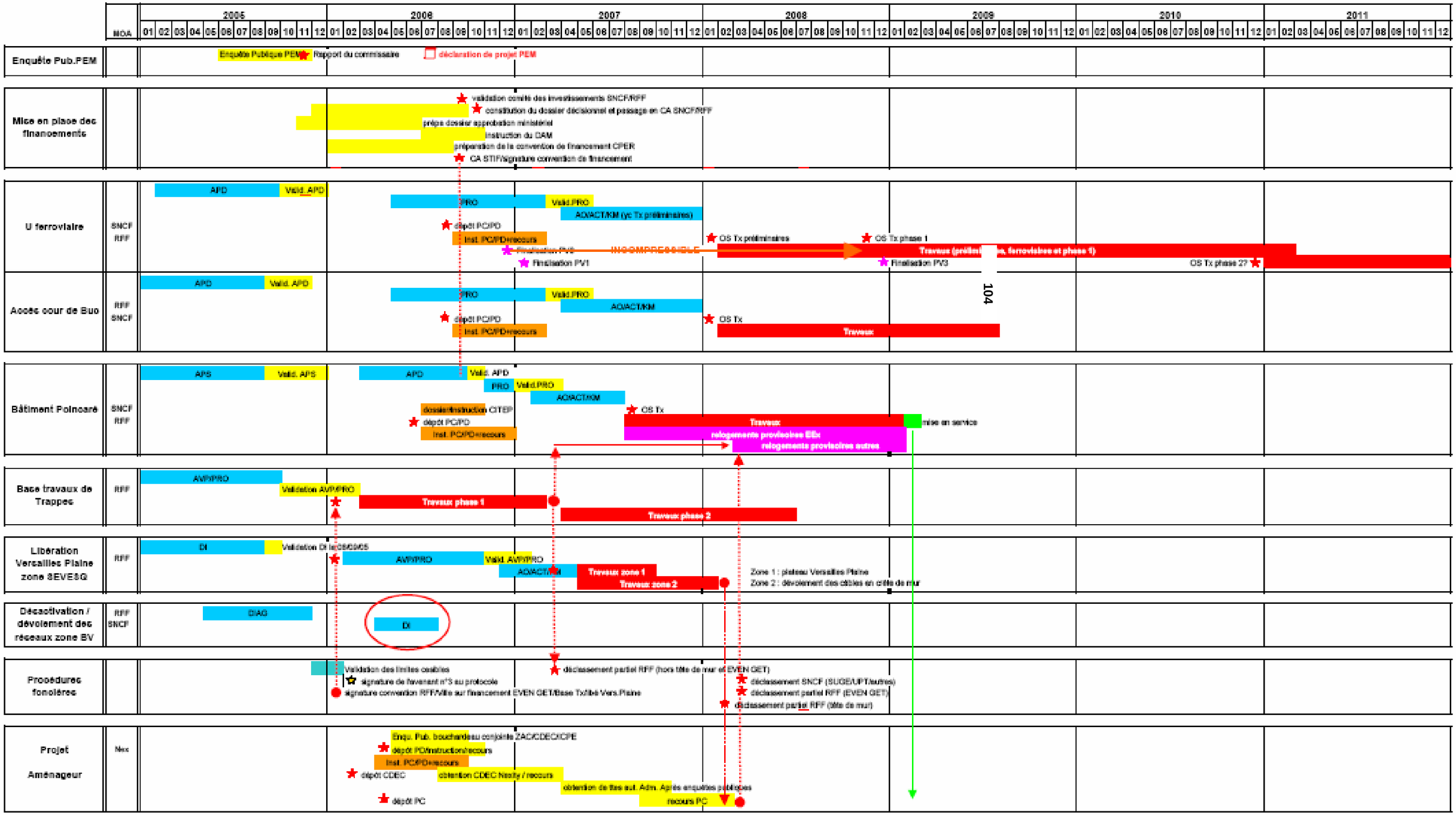
[à compléter]

- **Annexe 2 :** Calendrier prévisionnel des travaux

Les étapes du projet déjà réalisées sont les suivantes :

Concertation préalable	du 9 mai au 13 juin 2000
Approbation du schéma de principe par le STIF	19 juin 2001
Début des études d'avant-projet	19 mars 2003
Enquête publique	du 10 au 13 juillet 2005
Avis du commissaire enquêteur	27 octobre 2005
Démarrage des études "Projet"	15 mai 2006
Début des études PRO des travaux principaux :	15 mai 2006
Approbation de l'avant-projet par le STIF	[à compléter]

Planning technique :


2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
MOA
Enquête Pub.PEM
Enquête Publique PEM
Rapport du commissaire
déclaration de projet PEM
Mise en place des financements
validation comité des investissements SNCF/RFF
constitution du dossier décisionnel et passage en CA SNCF/RFF
préps dossier approbation ministériel
instruction du DAM
préparation de la convention de financement CPER
CA STIF/signature convention de financement
U ferroviaire
SNCF
RFF
APD
Valid. APD
PRO
Valid.PRO
AO/ACT/KM (yc Tx préliminaires)
dépôt PC/PD
Inst. PC/PD+recours
OS Tx préliminaires
OS Tx phase 1
INCOMPRESSIBLE
Finalisation PV1
Finalisation PV3
OS Tx phase 2?
Accès cour de Buo
RFF
SNCF
AO/ACT/KM
OS Tx
Travaux
Bâtiment Poincaré
APS
Valid. APS
APD
Valid. APD
PRO
Valid.PRO
AO/ACT/KM
OS Tx
dossier/instruction CITEP
dépôt PC/PD
Inst. PC/PD+recours
Travaux
mise en service
relogements provisoires Ellx
relogements provisoires autres
Base travaux de Trappes
RFF
AMP/PRO
Validation AMP/PRO
Travaux phase 1
Travaux phase 2
Libération Versailles Plaine zone SEVESO
RFF
DI
Validation DI le
AMP/PRO
Valid. AMP/PRO
AO/ACT/KM
Travaux zone 1
Travaux zone 2
Zone 1 : plateau Versailles Plaine
Zone 2 : dévoiement des câbles en crête de mur
Désactivation / dévoiement des réseaux zone BV
RFF
SNCF
DIAG
DI
Procédures foncières
Validation des limites cessibles
signature de l'avenant n°3 au protocole
signature convention RFF/Ville sur financement EVEN GET/Base Tx/Ile Vers.Plaine
déclassement partiel RFF (hors tête de mur et EVEN GET)
déclassement SNCF (SUGE/UPT/autres)
déclassement partiel RFF (EVEN GET)
déclassement partiel RFF (tête de mur)
Projet Aménageur
Nex
Enqu. Pub. bouchardeau conjointe ZAC/CDEC/CPE
dépôt PC/instruction/recours
Inst. PC/PD+recours
dépôt CDEC
obtention CDEC Nesly / recours
obtention de tes aut. Adm. Après enquêtes publiques
dépôt PC
recours PC
104

Annexe 3 : Décomposition détaillée des postes constitutifs du Coût d'Objectif par Maître d'Ouvrage (Art 5.2 à 5.4), en millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2005.

Maîtrise d'ouvrage SNCF :

Aménagement de la gare SNCF	7 486 856
Rénovation de la gare ferroviaire	3 753 209
Création d'une passerelle d'accès aux quais	11 532 965
Aménagement d'un nouveau hall de gare	4 911 450
Reconstitution des bâtiments de service SNCF impactés par le projet	6 892 579
Equipements du nouvel accès côté rue de la Porte de Buc	529 872
Coordination	184 017
Total	**35 290 948**

Maîtrise d'ouvrage RFF :

Création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment voyageur SNCF et la rue de la Porte de Buc	4 429 880
Rénovation des abris de quais	1 349 033
Travaux sur les quais impactés par la construction de la nouvelle passerelle SNCF	1 666 356
Reconstitutions de locaux de service RFF hors EVEN (rénovation du local chef de quai)	308 750
Total	**7 754 019**

Maîtrise d'ouvrage Ville de Versailles :

Aménagement de la rue de la Porte de Buc	530 950
Total	**530 950**

Annexe 4 : Echéanciers prévisionnels des dépenses des Maîtres d'ouvrage (Tableau de 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.

Echéancier prévisionnel des dépenses CPER sous périmètre MO SNCF
En millions d'euros constants (aux conditions économiques de janvier 2005)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
2,577	2,990	10,057	8,182	7,944	2,671	34.421

Echéancier prévisionnel des dépenses CPER sous périmètre MO SNCF
En millions d'euros courants

2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
2,577	3,099	10,610	8,786	8,686	2,972	36,730

Echéancier prévisionnel des dépenses de coordination sous financement autres que CPER
En millions d'euros constants (aux conditions économiques de janvier 2005)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
0,006	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,066

Echéancier prévisionnel des dépenses de coordination sous financement autres que CPER
En millions d'euros courants

2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
0,006	0,012	0,012	0,013	0,013	0,014	0,070

Echéancier prévisionnel des dépenses CPER sous périmètre MO RFF
En millions d'euros constants (aux conditions économiques de janvier 2005)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
0,675	0,092	3,388	3,388	0	0	7,543

Echéancier prévisionnel des dépenses CPER sous périmètre MO RFF
En millions d'euros courants

2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
0,675	0,095	3,574	3,638	0	0	7,982