PREFECTURE DE LA REGION ILE DE FRANCE
007969 15 JUIL 2008
C.R.I.F

DELIBERATION N° CP 08-799
DU 10 JUILLET 2008

TRANSPORTS EN COMMUN

OPERATIONS DU CONTRAT DE PROJETS
ETAT – REGION 2007 – 2013 / GRAND PROJET 5

OPERATIONS DES CONTRATS PARTICULIERS AVEC LA SEINE-ET-MARNE ET LES YVELINES

TRAMWAY T1 SAINT-DENIS – ASNIERES – GENNEVILLIERS
LIAISON SENART-EVRY (1ERE PHASE)
TANGENTIELLE OUEST
LIGNES A GRANDE VITESSE DE L'ÎLE-DE-FRANCE DE DEMAIN
TCSP MELUN-SENART
AMELIORATION DU SERVICE DE LA LIGNE MEAUX – LA FERTE-MILON

Chapitre budgétaire : 908 « Transports »
Codes fonctionnels :
810 « Services communs »
811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs »
818 « Autres transports en commun »
Programmes :
Etudes et expérimentations
Liaisons tramways
Développement et amélioration des sites propres pour autobus

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 Les délibérations n° CR 04-00 du 3 Mars 2000 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 signé le 18 mai 2000 et n° CR 31-07 du 16 février 2007 approuvant le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007;

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

VU Les délibérations n° CR 34-08, CR 35-08 et CR 36-08 du 17 avril 2008 approuvant les Contrats particuliers entre la Région et les Départements de l'Essonne, de la Seine-et-Marne et des Yvelines

VU Les délibérations n° CP 06-1148 du 30 novembre 2006 et CP07-1167 du

29 novembre 2007 approuvant les conventions de financement des premières tranches des opérations sus-visées;

VU Le règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France;

VU Le budget de la Région d'Ile-de-France pour 2008 ;

VU Le rapport CP 08-799 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;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

Article 1 :

Approuve le projet de convention de financement à passer entre la RATP, la DDE 93, les Départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis, l'Etat, la Région Île-de-France et le STIF pour la réalisation de la troisième tranche fonctionnelle (TFB2) du prolongement du Tramway T1 de Saint Denis à Asnières – Gennevilliers, qui figure à l'annexe 1 de la présente délibération et autorise le Président du Conseil Régional d'Île-de-France à la signer.

Article 2 :

Désaffecte 1 031 755,28 € de l'autorisation de programme d'un montant de 3 150 000 € du chapitre 908 « Transports en commun », code fonctionnel 811 –programme « Liaison Tramway » CP811-005 (281005), affectée par délibération CP 06-1148 du 7 décembre 2006, de la façon suivante:

Tramway Saint Denis – Gennevilliers (le Luth) – Asnières – Colombes

(Action 28100501 « Liaisons tramways »)

Maître d'ouvrage :

R.A.T.P

Prêts 1 031 755,28 €

Article 3 :

Décide d'attribuer une subvention de 3 327 611,80 € à la RATP pour l'opération Tramway Saint-Denis –Gennevilliers (le Luth) – Asnières – Colombes.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de **3 327 611,80 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports en commun » Code fonctionnel 811 – programme « Liaison Tramways » - PJ 811-005 (381005) du budget 2008 de la façon suivante :

Tramway T1 Saint Denis – Gennevilliers (le Luth) – Asnières–Colombes

(Action 381005015 « Liaisons tramways »)

Bénéficiaires :

R.A.T.P

Subventions (nature 204178) **3 327 611,80€**

Cette affectation relève du Contrat de Projets 2007-2013

- grand projet n°5 « contribuer à l'accessibilité »
- volet « engagement des travaux de 16 opérations »
- projet « Tramway T1 Saint-Denis – Gennevilliers (le Luth) – Asnières »

Localisation : Départements de la Seine-Saint-Denis (40%) et des Hauts-de-Seine (60%)

Article 4 :

Approuve le projet de convention de financement à passer entre le STIF, l'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart, les Départements de l'Essonne et de Seine-et-Marne, l'Etat, la Région Île-de-France et le STIF pour la réalisation de la liaison Sénart-Evry (1ère phase), qui figure à l'annexe 2 de la présente délibération et autorise le Président du Conseil Régional d'Île-de-France à la signer.

Article 5 :

Décide d'attribuer une subvention de 30 000 000 € à l'EPA Sénart pour l'opération liaison Sénart-Evry (1ère phase).

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de **30 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports en commun » Code fonctionnel 818 – programme «Développement et amélioration des sites propres pour autobus» - PJ 818-015 (381015015) du budget 2008 de la façon suivante :

Liaison Sénart-Evry (1ère phase)

(Action 381005015 «Développement et amélioration des sites propres pour autobus»)

Bénéficiaires :

EPA Sénart

Subventions (nature 20418) **30 000 000,00€**

Cette affectation relève du Contrat de Projets 2007-2013

- grand projet n°5 « contribuer à l'accessibilité »
- volet « engagement des travaux de 16 opérations »
- projet «liaison Sénart-Evry (1ère phase)»

Localisation : Départements de la Seine-et-Marne (50%) et de l'Essonne (50%)

Article 6 :

Approuve le projet de convention de financement à passer entre le STIF, le Département des Yvelines, l'Etat et la Région Île-de-France relative à l'opération Tangentielle Ouest qui figure à l'annexe 3 de la présente délibération et autorise le Président du Conseil Régional d'Île-de-France à la signer.

Article 7 :

Décide d'attribuer une subvention de 275 000 € au STIF pour la réalisation de la Tangentielle Ouest.

Affecte une autorisation de programme de **275 000 €** disponible sur le chapitre budgétaire 908 : Transports – Code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs – Programme PJ 811-005 « Liaisons tramway » du budget 2008 à l'opération suivante.

Tangentielle Ouest

(Action 381005015 «Liaisons tramway»)

Bénéficiaires :
Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)
Subventions (nature 204173) **275 000,00€**

Cette affectation relève du Contrat de Projets 2007-2013
- grand projet n°5 « contribuer à l'accessibilité »
- volet 4 « Etudes et premiers travaux d'opérations de transport en commun »
- projet « Tangentielle Ouest »

Localisation : Département des Yvelines (100%)

Article 8 :

Approuve le projet de convention de financement relative à l'étude relative à l'interconnexion Sud des TGV qui figure à l'annexe 4 de la présente délibération et autorise le Président du Conseil Régional d'Île-de-France à la signer.

Article 9 :

Décide d'attribuer une subvention de 200 000 € à Réseau Ferré de France pour la réalisation d'une étude sur la rocade et les gares TGV en Île-de-France.
Affecte une autorisation de programme de **200 000 €** disponible sur le chapitre budgétaire 908 : Transports – Code fonctionnel 810 : Services communs – Programme PJ 810-003 – Action 381003015 : Etudes et expérimentations.

Les Lignes à Grande Vitesse dans la Région Île-de-France de demain

(Action 381003015 «Etudes et expérimentations»)

Bénéficiaires :
Réseau Ferré de France (RFF)
Subventions (nature 20416) **200 000,00€**

Cette affectation relève du Contrat de Projets 2007-2013

- grand projet n°5 « contribuer à l'accessibilité »
- volet 5 « opérations interrégionales »
- projet « interconnexion Sud TGV : études »

Localisation : Région Île-de-France

Article 10 :

Décide d'attribuer une subvention de 900 000 € au Conseil général de Seine-et-Marne, pour la réalisation du projet de transport en commun en site propre Melun-Sénart.

Affecte une autorisation de programme de **900 000 €** disponible sur le chapitre 908 « transports », code fonctionnel 818 « autres transports en commun », programme HP 818-015 « développement et amélioration des sites propres pour autobus ».

TCSP Melun Sénart

(Action 18101501 «Développement et amélioration des sites propres pour autobus»)

Bénéficiaires :

Conseil Général de Seine-et-Marne

Subventions (nature 20413) **900 000,00€**

Cette affectation relève du Contrat particulier Région – Département de la Seine-et-Marne
Localisation : Département de la Seine-et-Marne (100%)

Article 11 :

Décide d'attribuer une subvention de 92 000 € à Réseau Ferré de France, pour les études d'avant-projet et de projet de la gare de l'Isles-Armentières.

Affecte une autorisation de programme de 92 000 € disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme HP 811-004 « Liaisons ferroviaires» du budget 2008 pour l'opération suivante :

Amélioration du service de la ligne Meaux – La Ferté-Milon

(Action 18100401 «Liaisons ferroviaires»)

Bénéficiaires:

Réseau ferré de France (RFF)
Subventions (nature 20416) **92 000 €**

Cette affectation relève du Contrat particulier Région – Département de la Seine-et-Marne

Localisation : Département de Seine-et-Marne (100%)

Vu et transmis à M. le Préfet de Région,
en application de l'article 7 de la loi
du 22 juillet 1982, le 15 JUIL. 2008

Le Président du Conseil Régional
d'Ile de France

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXES A LA DELIBERATION

Convention régissant les rapports entre

les financeurs, les maîtres d'ouvrage et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, relative à la réalisation de l'opération

A1B – PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE GARE DE SAINT-DENIS A ASNIERES-GENNEVILLIERS (AGIII)

TRANCHE FONCTIONNELLE TFB2

-*-*-*-*-*-*-*-*-

ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

En premier lieu,

L'État, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,

La Région d'Île-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° du ,

Le Département des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération de la Commission permanente en date du ,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis, représenté par Monsieur le Directeur de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis

Le Département des Hauts-de-Seine, représenté par le Président du Conseil Général dûment mandaté par délibération du Conseil Général du ,

Le Département de la Seine-Saint-Denis, représenté par le Président du Conseil Général dûment mandaté par délibération du Conseil général n° du ,

La R.A.T.P., Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, en vertu de la délibération du Conseil du 9 juillet 2008

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

VU le Contrat de Plan État - Région d'Île-de-France 2000 - 2006 signé le 18 mai 2000,

VU le Contrat de projets État - Région Île-de-France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

VU l'avant-projet de l'opération du « Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006.

VU la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 2 janvier 2006 par le Président Directeur Général de la RATP, le Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine et le directeur de la Direction Départementale de la Seine-Saint-Denis.

VU les conventions de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département des Hauts de Seine, le Département de la Seine Saint-Denis et la RATP, relative à :

- la première tranche fonctionnelle TFA de l'opération « A1b – Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers », notifiée le 6 juillet 2007,
- la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 de l'opération « A1b – Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers », approuvée le 10 octobre 2007 au Conseil d'Administration du STIF, en cours de signature.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Sommaire

Préambule **6**

Article 1. Objet de la convention **7**

Article 2. Avec, si nécessaire le cas échéant, la mention tranche fonctionnelle TFB2.Désignation et coordination des maîtres d'ouvrage **7**

2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage *7*

2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur *8*

Article 3. Responsabilités des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur **8**

Article 4. Délai et calendrier de réalisation **9**

Article 5. Estimation des dépenses de l'opération coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage **9**

5.1. Estimation des dépenses *9*

5.2. Base de comparaison des coûts *9*

5.3. Coût d'objectif de la DDE93 ..... *9*

5.4. Coût d'objectif du Département 93 ..... *10*

5.5. Coût d'objectif du Département 92 ..... *10*

5.6. Coût d'objectif de la RATP *10*

Article 6. Décomposition en tranches fonctionnelles **11**

6.1. Tranche fonctionnelle TFB2 ..... *11*

Article 7. Financement de la tranche fonctionnelle b2 ..... **11**

7.1. Engagement des financeurs *11*

7.2. Plan de financement de la tranche TFB2 ..... *12*

7.3. Ajustements dans la mise en place des financements *12*

7.4. Engagement du STIF *13*

Article 8. Échéanciers financiers de l'opération **13**

8.1. Échéancier des autorisations de programme *13*

8.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage *13*

8.3. Ajustement des échéanciers *13*

Article 9. Modalités d'attribution des autorisations de programme et des crédits de paiement **13**

9.1. Autorisations d'engagement *13*

9.2. Crédits de paiement *14*

9.3. Information du STIF *14*

9.4. Mandatement et règlement *14*

9.5. Bénéficiaires *14*

Article 10. Comité de suivi de l'opération **15**

Article 11. Mesures destinées à faciliter le suivi **16**

11.1. Comptabilité de l'opération *16*

11.2. Information *16*

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage *16*

11.4. Intervention d'experts *17*

Article 12. Modification de l'avant-projet 17

Article 13. Définition et gestion des écarts 17

13.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage 17

13.2. Modalités de modification du coût d'objectif 18

13.3. Modalités de modification des délais 19

13.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif 19

Article 14. Achèvement des travaux 20

Article 15. Bilan physique et financier 20

Article 16. Évaluation socio-economique 20

Article 17. Publicité - communication 21

Article 18. Modification de la convention 21

Article 19. Règlements des différends 21

Article 20. Résiliation de la convention 21

Article 21. Date d'effet et duree de la convention 22

ANNEXES 24

Préambule

Dans le cadre de cette convention, on désignera par projet de prolongement ou projet, le prolongement du tramway T1 de la Gare de Saint-Denis à la future station Asnières-Gennevilliers III de la ligne de métro 13.

Le projet de prolongement a fait l'objet d'une inscription au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun). Il s'inscrit dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France. Il a pour principal objectif de poursuivre la réalisation de liaisons en transport en commun de rocade en proche banlieue et d'aménager une desserte de la boucle de Gennevilliers le long d'un axe majeur du département des Hauts-de-Seine.

Cette opération a fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Cet avant-projet décrit le prolongement du tramway T1 existant, sur une longueur de 4,9 km, depuis Saint-Denis jusqu'au terminus à la future station Asnières-sur-Seine – Gennevilliers III de la ligne de métro 13, en passant par les communes de L'Île-Saint-Denis et Villeneuve-la-Garenne. Dix stations sont créées ; l'avant-projet prévoit le renforcement des ponts du petit et grand bras de Seine, l'aménagement de la RN14 au voisinage du tracé et l'aménagement du site de maintenance de Bobigny.

L'avant-projet précise le coût d'objectif de l'opération. Le montant total de l'opération, réévalué, validé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs et le STIF, est de 151,43 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 (CE 01/2006). Le coût d'objectif de l'opération présenté dans cette convention de financement a été réduit à 150,03 M€ par la suppression de la ligne TVA non récupérable, suite au transfert de maîtrise d'ouvrage entre la DDE93 et le Département 93.

Dans la convention de financement de TFA, ce coût global se répartissait par financeurs comme suit (CE de 01/2006)[1] :

- État : 29,79 M€ (19,85 %)
- Région Île-de-France : 62,17 M€ (41,44 %)
- Département des Hauts-de-Seine : 38,21 M€ (25,47 %)
- RATP (prêts bonifiés de la Région) : 19,86 M€ (13,24 %)

[1] Les financements inscrits au 12ème contrat de plan s'élèvent à 657 MF (CE 01/2000) soit 124,97 M€ (CE 01/2006) et se répartissent de la manière suivante :

- État : 29,79 M€
- Région Île-de-France : 49,64 M€
- Département des Hauts-de-Seine : 25,68 M€
- RATP sur prêts bonifiés de la Région Île-de-France : 19,86 M€

La Région et le Département des Hauts-de-Seine se sont engagés à apporter le complément de financement nécessaire à la réalisation de l'opération dans son ensemble, respectivement 50 % et 50 % de la part non financée pour atteindre le coût d'objectif.

Cette répartition a évolué pour tenir compte des règles décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première tranche fonctionnelle TFA (2,746 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit, comme indiqué dans la convention de financement TFB1 :

- État : 29,79 M€ (19,85 %)
- Région Île-de-France : 79,286 M€ (52,85 %)
- Département des Hauts-de-Seine : 38,21 M€ (25,47 %)
- RATP (prêts bonifiés de la Région) : 2,746 M€ (1,83 %)

Une première convention de financement, notifiée le 6 juillet 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle TFA de l'opération d'un montant de 22,35 M€ (CE 01/2006).

L'opération, initialement prévue pour être décomposée en 2 tranches fonctionnelles (cf. convention de financement de la TFA), a été finalement décomposée en 3 tranches fonctionnelles : TFA, TFB1 et TF B2.

La présente convention établit le plan de financement de la tranche fonctionnelle TFB2.

L'article 10 de la tranche fonctionnelle TFB1 prévoyait une réunion du comité de suivi préalablement à l'engagement de la tranche fonctionnelle TFB2, elle s'est tenue le 16 mai 2008.

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 est réalisée et financée l'opération : « A1b Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) ».

La présente convention présente les trois tranches fonctionnelles TFA et TFB1 et TFB2 de cette opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche fonctionnelle TFB2.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant-projet visé ci-dessus.

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

« A1b - Prolongement du T1 à AGIII »

Avec, si nécessaire le cas échéant, la mention :

« Tranche fonctionnelle TFB2 ».

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage

Par sa décision numéro 8410 du 17 juin 2005, approuvant le schéma de principe complémentaire, le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage de l'opération : le Département des Hauts-de-Seine (Dép.92), la Direction Départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis (DDE93) et la RATP.

Le Dép.92 est maître d'ouvrage (MOA) des aménagements urbains sur le territoire qui le concerne, ainsi que des aménagements de l'ouvrage de franchissement du petit bras de la Seine.

La DDE 93 est maître d'ouvrage des aménagements de la RN14, ainsi que du confortement de l'ouvrage de franchissement du grand bras de la Seine.

La RATP est maître d'ouvrage du système de transport sur l'ensemble du tracé, des aménagements du site de maintenance de Bobigny et des aménagements urbains sur l'axe du tracé dans le département de la Seine-Saint-Denis (RN186).

Dans le cadre de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, une partie du réseau routier national a été transférée dans le réseau routier départemental. Le Département 93 est devenu à compter du 01 janvier 2007 propriétaire et gestionnaire des nationales RN186 et RN14 situées en Seine-Saint-Denis et concernées par l'opération. Dans ce contexte, le STIF a proposé de transférer l'actuelle maîtrise d'ouvrage de la DDE 93 au Département .93 ; la RATP restant maître d'ouvrage du système de transport et des aménagements urbains sur l'axe du tracé dans le département de Seine-Saint-Denis.

Par délibération de la commission permanente en date du , le Conseil Général de Seine-Saint-Denis accepte officiellement d'assumer la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur

Par sa décision numéro 8410 susvisée, le STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE ET DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR

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 approuvé par Conseil du STIF.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département.92, le Département.93 et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et 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.

Les opérations communes au Département.92, au Département.93 et à la RATP, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou trois des partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie…), maîtrise d'œuvre de coordination.

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. Il est le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'Article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération. 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.

La convention de partenariat entre maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet susvisée, précise les périmètres opérationnels de chaque maître d'ouvrage et le rôle du maître d'ouvrage coordinateur.

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 38 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention, sous réserve de la mise en place des financements correspondants.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en Annexe 1, indique les événements clés pour chaque lot de travaux, qui apparaissent – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE .

5.1. Estimation des dépenses

Les dépenses afférentes à l'ensemble de l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1er janvier 2006. Elles comprennent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et frais de coordination de la maîtrise d'ouvrage. Elles s'élèvent à 150,03 M€.

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

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'Article 13 ci-après.

5.2. 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 (CE 01/2006) par application des indices professionnels pertinents.

Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec les maîtres d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, l'index TP01 sera utilisé.

5.3. Coût d'objectif de la DDE93

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE 93 est fixé à **1,16 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Frais de maîtrise d'œuvre	0,27
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,14
Frais divers et opérations induites	0,5
Provision pour aléas	0,25

5.4. Coût d'objectif du Département 93

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département.93 est fixé à **6,52 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux d'aménagements de voirie	2,14
Travaux de confortement d'ouvrage d'art	3,5
Frais de maîtrise d'œuvre	0,28
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,18
Frais divers et opérations induites	0,1
Provision pour aléas	0,32

5.5. Coût d'objectif du Département 92

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département 92 est fixé à **57,08 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux d'aménagements de voirie	36,64
Travaux de confortement d'ouvrage d'art	3,09
Frais de maîtrise d'œuvre	3,50
Frais de maîtrise d'ouvrage	1,75
Acquisitions foncières	5,34
Frais divers et opérations induites	2,79
Provision pour aléas	3,97

5.6. Coût d'objectif de la RATP

Le coût d'objectif de l'opération* placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **85,27 M€** (CE 01/2006) répartis comme suit :

Travaux du système de transport	58,48
- dont ligne	54,10
- dont SMR	4,38
Travaux d'aménagements de voirie	3,36
Frais de maîtrise d'œuvre	7,42
Frais de maîtrise d'ouvrage	3,77
Acquisitions foncières	3,40
Frais divers et opérations induites	1,92
Provision pour aléas	6,92

ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

L'opération est décomposée en trois tranches fonctionnelles, TFA, TFB1 et TFB2 .Les coûts et le contenu de la tranche fonctionnelle TFB2, objet de la présente convention, sont décrits à l'article 6.1 ci-après.

Le montant de la tranche fonctionnelle TFA est de 22,35 M€ (CE 01/2006). Il correspond au financement des études, de l'ensemble des acquisitions foncières et aux travaux préparatoires.

Le montant de la tranche fonctionnelle TFB1 est de 107,203 M€ (CE 01/2006. Il correspond aux travaux d'aménagement de voirie, aux travaux sur site de maintenance, et aux travaux du système de transport sur une partie du linéaire.

6.1. Tranche fonctionnelle TFB2

Cette troisième et dernière tranche fonctionnelle correspond à la totalité des travaux de la RATP restant pour la réalisation de l'opération (frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus), travaux du système de transport sur la partie complémentaire du linéaire.

Le montant de cette tranche s'élève à 20,478M€ (CE 01/2006)

Tranche fonctionnelle B2 sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP

Travaux ligne	15,08
Travaux d'aménagement de voirie	3.36
Provision pour aléas	2,04
TOTAL	20,478

Nota : L'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre a été réparti sur les deux premières tranches fonctionnelles TFA et TFB1.

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2

7.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de 20,478 M€ (CE 01/2006)

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer la tranche TFB2, selon le plan de financement ci-après, dans la limite de l'article 13.2.

7.2. Plan de financement de la tranche TFB2

Le plan de financement de la tranche TFB2 est le suivant :

M€ (CE 01/2006)	État	Région Île-de-France	Dép. 92	TOTAL
DDE 93	0	0		**0**
Dép.93		0		**0**
				100%
Dép.92		0	0	**0**
				100%
RATP	15,735	4,743		**20,478**
	76,84%	*23,16%*		***100%***
Total	**15,735**	**4,743**	**0**	**20,478**
	76,84%	***23,16%***		***100,00%***

Les subventions attribuées par la Région Île-de-France sont actualisables. La subvention de l'État à la RATP est actualisable.

Les échéanciers prévisionnels en euros courants et constants sont indiqués dans l'annexe n°3. Compte tenu de ceux-ci, le plan de financement de la tranche TFB2 en euros courants est le suivant :

Plan de financement de la tranche TFB2 en euros courants				
	Etat	**Région-ile-de-France**	**CG 92**	**total**
DDE 93				
CG 93				
CG 92				
RATP	18,671	5,627	0	24,298
Total	**18,671**	**5,627**[2]	**0**	**24,298**

7.3. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement aux maîtres d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par les maîtres d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'Article 10, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

[2] La Région a déjà notifié 2 299 388,20 à la RATP pour le compte de la TFB2

7.4. Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 7.4 de la convention de financement de la TFA, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit finalement à 2,746 M€ (CE 01/ 2006) au titre de l'infrastructure, financés par prêts bonifiés de la Région, comme indiqué au préambule, et 13,7 M€ HT (CE 01/2006) au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant-projet visé en tête de cette convention.

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 59-157 du 7 janvier 1959, communément appelée « contrat STIF-RATP ». À 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 de chacun des montants rappelés ci-dessus.

ARTICLE 8. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

8.1. Échéancier des autorisations de programme

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

8.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 3. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE 01/2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 8.3.ci-après.

8.3. Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 10 ci-après, au cours de sa réunion annuelle et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe 3, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE 01/2006) de 3% par an (TP01 pour les années 2006 et 2007 et 3% pour le reste).

ARTICLE 9. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

9.1. Autorisations d'engagement

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

9.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées et, pour la Région Île-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

9.3. Information du STIF

Les financeurs et les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer le STIF de la notification des AE ou AP et des demandes d'appels de fond et de versement des crédits de paiement, selon des modalités à définir conjointement.

9.4. Mandatement et règlement

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

9.5. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

Direction Départementale de l'Équipement
M. le Trésorier Payeur Général de la Seine-Saint-Denis pour le compte de la DDE93
sur le compte ouvert au nom de la Trésorerie Générale de Bobigny, Banque de France, Pantin, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00934
N° compte : A9300000000
Clé : 37

Département des Hauts-de-Seine
sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Hauts-de-Seine, Banque de France, Nanterre, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 30001
Code guichet : 00936
N° compte : D920000000
Clé : 03

Département de la Seine-Saint-Denis
sur le compte ouvert à la Banque de France
Titulaire : PAIERIE DEPARTEMENTALE SEINE SAINT DENIS
Domiciliation : Banque de France - BDF PANTIN
Code Banque : 30001
code guichet : 00934
N° compte : C 9340000000
Clé RIB : 92

RATP
sur le compte ouvert au nom de RATP CALYON dont le RIB est le suivant :
Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 198 757 753
Clé : 47.
et sur présentation d'un appel à subventions.

ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

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, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité de suivi est commun à l'ensemble des 3 conventions de financement de l'opération T1 à AG III.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'Article 13 ou sur demande d'un signataire. Le Syndicat des Transports d'Ile de France apporte son concours au comité de suivi en tant que de besoin.

En préparation du Comité de suivi, les maîtres d'ouvrage transmettent 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 établit 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 est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

À cette fin, l'ensemble de ces documents centralisé par le maître d'ouvrage coordinateur doit être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Il comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est 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.
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'Article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes 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 montant des dépenses comptabilisées,

- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Les maîtres d'ouvrage effectuent également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations de programme budgétaire. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de l'avant-projet (01/2006) pour toute la période de réalisation.

ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

11.1. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

11.2. Information

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

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

11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan État-Région d'Île-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, des coûts d'objectif définis aux articles 5.3 à 5.6, 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 la demande de celui-ci, 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 celui-ci à assister sur 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, 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. MODIFICATION 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 14, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'Article 5 à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

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

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

Cet Avant-projet Modificatif est 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 peuvent 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 est 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

13.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect de leur coût d'objectif, tel qu'il est défini à l'Article 5. Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Économiques de l'avant-projet, selon les modalités de l'article 5.2.

À cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournit aux financeurs le calcul du coût de sa part du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul sert de référence pour le solde de financement de l'opération.

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

- l'existence et l'importance de cet écart
- son origine
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier

Si le dépassement du coût d'objectif a pour origine une augmentation importante des dépenses communes, les pénalités à mettre en œuvre font l'objet d'une décision en comité de suivi.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

Il est noté que, du fait du découpage en trois tranches fonctionnelles demandé sur le périmètre des maîtres d'ouvrage, certaines tranches fonctionnelles peuvent comprendre des marchés à tranches conditionnelles, passés par les maîtres d'ouvrage ; l'éventuelle incidence économique de ce découpage n'a pas été incluse dans les coûts d'objectif des maîtres d'ouvrage.

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 12 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 7.2 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 le dossier justificatif éventuel (Avant-projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

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

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

Il est précisé que l'engagement du Département des Hauts-de-Seine est un maximum qui ne saurait être dépassé pour financer un éventuel surcoût supplémentaire dans le département de la Seine-Saint-Denis qui apparaîtrait après approbation de la présente convention par le Conseil du STIF du 13 décembre 2006.

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 de chacun des maîtres d'ouvrage ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage concerné définie à l'article 5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'article 5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme.

En cas de dépassement du délai indiqué à l'article 4 « délai et calendrier de réalisation » pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi mentionné à l'article 10 « comité de suivi de l'opération ».

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 Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard trois ans après la mise en service de l'opération 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 à l'Article 5 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 synthétisant 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.

ARTICLE 16. ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par les maîtres d'ouvrage dans l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF. 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 pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir

au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan au STIF et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 17. PUBLICITE - COMMUNICATION

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires à l'élaboration et à la mise en œuvre du 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 les financeurs de l'opération et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

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

ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'Article 12, fait l'objet d'un avenant signé par toutes les parties.

ARTICLE 19. REGLEMENTS DES DIFFERENDS

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté à défaut d'accord amiable devant le tribunal administratif Paris.

ARTICLE 20. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

ARTICLE 21. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

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

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'Article 15,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Fait en SEPT exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris Pierre MUTZ	Le Directeur Départemental de l'Equipement de la Seine-Saint-Denis Patrick BERG
Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON	Le Président du Conseil Général des Hauts de Seine Patrick DEVEDJIAN
Le Président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis Claude BARTOLONE	La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD
Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN	

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Organigramme nominatif

Annexe 2 Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 échéancier des paiements de la tranche fonctionnelle B2

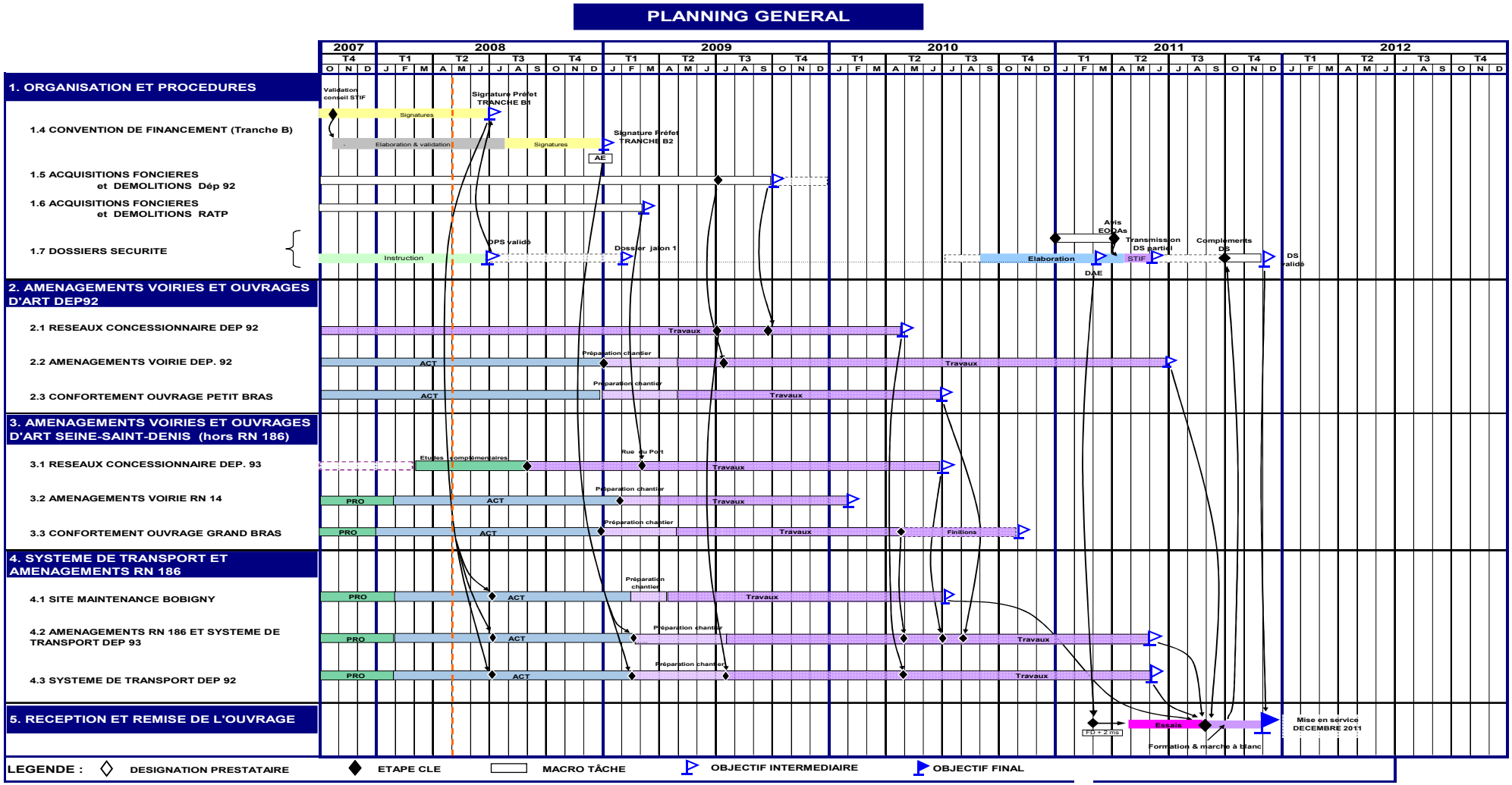
Annexe 4 Autorisations de programme à mettre en place par l'État et la Région pour le compte de la RATP pour la tranche fonctionnelle B2

Annexe 1. Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage DDE93	
Maître d'ouvrage :	M. Berg, Directeur Départemental de l'Équipement
Représentant du Maître d'ouvrage :	M. Boutteau, Chef Du Service Ingénierie de Grands Projets
Chef de Projet :	Mr ou Mme……..... (anciennement Mme Bouniol)
Maîtrise d'ouvrage Dép. 92	
Maître d'ouvrage :	M. Devedjian, Président du Conseil Général
Représentant du Maître d'ouvrage :	Mme Romelot, Directeur des Infrastructures de Transports
Chef de Projet :	Mme Waterlot
Maîtrise d'ouvrage Dép.93	
Maître d'ouvrage :	M. Bartolone Président du Conseil Général
Représentant du Maître d'ouvrage :	M. Costes, Directeur de la Voirie et des Déplacements
Chef de Projet :	M. Van Eeckhout
Maîtrise d'ouvrage RATP	
Maître d'ouvrage : Territorial 92	M. Stauffert, Directeur de l'Agence de Développement
Représentant du maître d'ouvrage :	M. Cohen
Chef de Projet :	Mme Jamet

Annexe 2. Calendrier prévisionnel de l'opération



DATE	REV.	NATURE DES MODIFICATIONS	ETABLI PAR	APPROUVE PAR	PAGE
14/05/08	E'	Maj date démarrage concessionnaires	H. CHOPIN	M. GIUBILINI	1 / 1

Annexe 3. Echéancier des paiements de la tranche fonctionnelle TFB2

	Échéancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de la RATP								
Dépenses	**2005 et ant.**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**TOTAL**
M€ CE 01/2006					2,048	11,263	4,096	**3,072**	**20,478**
M€ Courants					2,331	13,203	4,945	3,821	**24,298**
dont État					1,791	10,145	3,8	2,936	18,671
dont Région					0,540	3,056	1,145	0,885	5,627[3]

[3] La Région a déjà notifié 2 299 388,20 € à la RATP pour le compte de la TFB2

Annexe 4 Autorisations d'engagements à mettre en place par l'Etat et la RIF pour le compte de la RATP pour la tranche Fonctionnelle B2

Les autorisations d'engagement à mettre en place par l'Etat pour le compte de la RATP compte tenu des autorisations d'engagement notifiées aux maîtres d'ouvrage sont les suivantes :

€ courants	AE notifiées	AE à mettre en place	Total des AE
DDE 93			
Dep 93			
Dep 92			
RATP	**13 005 632,92**	**18 671 000**	**31 676 632,92**
Total			

Les autorisations d'engagement à mettre en place par la RIF pour le compte de la RATP compte tenu des autorisations d'engagement notifiées aux maîtres d'ouvrage sont les suivantes :

€ courants	AE notifiées	AE à mettre en place	Total des AE
DDE 93			
Dep 93			
Dep 92			
RATP	**55 859 388,20**	**3 327 611,80**[4]	**59 187 000**
Total			

[4] La Région a déjà notifié 2 299 388,20 € à la RATP pour le compte de la TFB2

CONVENTION

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

« Liaison du transport en commun en site propre
Sénart – Corbeil »

1ère phase

1e phase de la liaison Sénart – Evry (A5a)

* * *

version	Date		observations
V0	02/06/08	MK-HNR	création
V1.0	10/06/08	HNR	Suite préparation COSU
V1.1	17/06/08	HNR	Suite commentaires CG77 & RIF : Art.3 sur MOA ; financements et AP/AE ; annexe 3
V 1.2	19/06/08	HNR	Suite commentaires CG77
V 1.3	23/06/08	HNR	Nom de l'opération (RIF) Version transmise au conseil

SOMMAIRE

PREAMBULE 4
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION 6
ARTICLE 2. DESIGNATION DES MAITRES D'OUVRAGE 6
ARTICLE 3. RESPONSABILITES DES MAITRES D'OUVRAGE 6
3.1. Maîtres d'ouvrage 6
3.1.1. Périmètre sous compétence du STIF 7
3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart 7
ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION 7
ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION – COUTS D'OBJECTIF 8
5.1. Estimation des dépenses 8
5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts) 8
5.3. Coût d'objectif du STIF 8
5.4. Coût d'objectif de l'EPA Sénart 8
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION 9
6.1. Engagement des financeurs 9
6.2. Plan de financement de l'opération 9
6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants) 10
6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage STIF 10
6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart 10
6.4. Ajustements dans la mise en place des financements 10
ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION 11
7.1. Échéancier des autorisations de programme 11
7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage 11
7.3. Ajustement des échéanciers 11
ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT 11
8.1. Autorisations de programme 11
8.2. Crédits de paiement 11
8.3. Mandatement et règlement 12
8.4. Bénéficiaires 12
ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION 12
ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI 13
10.1. Comptabilité de l'opération 13
10.2. Information 13
10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage 14
10.4. Intervention d'experts 14
ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET 14
ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS 15
12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage 15
12.2. Modalités de modification du coût d'objectif 15
12.2.1. Dépassement du coût d'objectif 15
12.2.2. Diminution du coût d'objectif 16
12.3. Modalités de modification des délais 16
12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif 16
ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX 17
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER 17
ARTICLE 15. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE 18
ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION 18
ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION 19
ARTICLE 18. REGLEMENT DES DIFFEREND S 19
ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION 19
ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION 19
VISA ETAT 20
LE PREFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS 20
PIERRE MUTZ 20
LISTE DES ANNEXES 21

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

En premier lieu,

La Région d'Île-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du ……. ;

Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du conseil général, dûment mandaté par délibération du …….. ;

Et Le **Département de la Seine et Marne**, représenté par le Président du conseil général, dûment mandaté par délibération du ……. ;

Ci-après désignés comme **les financeurs**.

En deuxième lieu,

L'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart, représenté par son Directeur Général ci après dénommé "l'EPA Sénart" ;

Ci-après désigné comme **le maître d'ouvrage**.

En troisième lieu,

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale en vertu de la délibération du Conseil n° 2008/0134 du 9 juillet 2008, ci après dénommé "le STIF" ;

En présence de l'**ÉTAT**,

Représenté par le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, en qualité de financeur de l'opération au titre des contrats de plan 2000 - 2006 et de Projets 2007 – 2013.

VU les Contrats de Plan et de Projet État - Région d'Île-de-France 2000 – 2006 et 2007 - 2013 signés respectivement les 18 mai 2000 et le 23 mars 2007,

VU l'avant-projet de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1" approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 9 juillet 2008,

IL EST PRECISE ET CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Le présent projet est relatif au projet de « Liaison de Transport en Commun en Site Propre entre Sénart et Evry ». Cette liaison se décompose en un projet d'infrastructure de transport en commun en site propre entre Sénart et Corbeil-Essonnes, et une mise en relation ultérieure entre les gares de Corbeil-Essonnes et d'Evry, au moyen d'une extension de la ligne ou d'un maillage avec une autre ligne de transport en commun. Le projet dont il est ici question correspond à la première phase de la liaison entre Sénart et Corbeil.

La « Liaison de Transport en Commun en Site Propre entre Sénart et Evry » est inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en tant que portion du réseau Lutèce, rocade ferroviaire de grande couronne parisienne. Cette liaison était considérée comme une réalisation prioritaire par la SNCF en 1991 pour assurer la desserte du Grand Stade qui était alors prévu à Sénart. Le site de la plaine Saint-Denis ayant été retenu en 1993, l'utilité de cette liaison ferroviaire lourde fut logiquement remise en cause.

En 1999 une étude réalisée par SOGELERG Ingénierie pour le compte du Syndicat des Transports Parisiens (aujourd'hui Syndicat des Transports d'Ile-de-France) a permis d'apprécier l'opportunité et l'intérêt d'une liaison transversale reliant les villes nouvelles dans cette zone. Cette étude a montré l'intérêt de la mise en œuvre d'une liaison entre Sénart et Evry avec un mode de type tramway sur fer.

Ceci a conduit à l'inscription du projet dans le Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 au titre de la desserte des pôles en fournissant une alternative intéressante à l'automobile individuelle (article 1 « Infrastructures de Transport en Commun »).

A l'été 2002, de nouvelles demandes sont apparues, notamment de l'Etat et de la municipalité de Corbeil-Essonnes :

- demande d'étudier des modes de transport moins capacitaires que le tramway sur fer, plus adaptés à la fréquentation attendue sur la ligne, d'une part,
- souhait que la liaison desserve la gare de Corbeil-Essonnes, d'autre part.

Des études complémentaires réalisées par INGEROP en 2002 ont permis de montrer l'intérêt de modes moins capacitaires que le tramway sur fer avec la mise en service d'une ligne de type trambus. Ces études ont servis de support à la constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de la liaison, approuvé par le Conseil d'Administration du STIF en avril 2003.

Le schéma de principe et le dossier d'enquête public, portant sur l'intégralité de la liaison entre Lieusaint et Corbeil, ont été approuvés par le Conseil du STIF du 22 novembre 2006. Ce projet a par ailleurs été repris dans le Contrat de Projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité ») pour un montant de 60,5 M€ (conditions économiques de janvier 2006).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des POS/PLU de Lieusaint, Saint-Germain-Lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes, s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007. La commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, assorti de cinq réserves. La déclaration de projet prise par le Conseil du STIF du 12 décembre 2007 a levé ces réserves.

La déclaration d'utilité publique du projet a été prise conjointement par les Préfets de Seine-et-Marne et de l'Essonne le 25 février 2008, sur l'ensemble de la liaison.

Le présent dossier porte sur la première phase du projet, soit la construction d'un site propre entre la gare de Lieusaint-Moissy RER et Saint-Germain-lès-Corbeil (secteur de la Pointe Ringale), la ligne étant exploitée en voirie jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes RER.

Le site propre est construit sur une longueur de 9,6 km, la ligne étant exploitée sur une longueur totale de 14,7 km. Le projet comprend également la réalisation de 10 stations le long du site propre dont le terminus de la gare de Lieusaint, de 2 arrêts en voirie, ainsi que la création d'un atelier-dépôt situé à la gare de Lieusaint.

Cette opération fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès du maître d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant-projet (solution de base) s'établit à 82,030 M€ (CE 01/08).

Son financement est assuré sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 concernant les contributions de l'État et de la Région. Concernant la mise en œuvre du Contrat de Projet 2007-2013, les parts respectives de l'État et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement des financements sur certains projets[1].

Pour cette opération, cet accord de décroisement se concrétise par :

- une contribution de l'État limitée aux Autorisations d'Engagements déjà engagées, soit 1,660 M€ (euros réels) au titre du contrat de Plan 2000 - 2006, desquelles est désaffecté un montant de 205 635€ correspondant à la part non consommée par le STIF, soit une contribution totale de 1,454 M€.
- une contribution de la Région Ile-de-France correspondant :
  - aux Autorisations de Programme déjà engagées, desquelles est désaffecté un montant de 478 764€ correspondant à la part non consommée par le STIF, soit un total de 3,394 M€ (euros réels),
  - à la subvention inscrite au Contrat de Projets 2007/2013 de 60,5 M€ (CE 01-2006) correspondant à 67,054 M€ (CE 01-2008) soit la totalité de l'enveloppe inscrite,
  - soit un montant total de 70,448 M€.
- Une répartition du solde à parts égales entre le Département de Seine-et-Marne et le Département de l'Essonne, soit 5,064 M€ chacun.

En conséquence, le plan de financement est le suivant :

	M€ (CE 01/2008)	**%**
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	**82,030**	**100,00 %**

[1] L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunion du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

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 est réalisée et financée la première phase de l'opération : « TCSP Sénart-Corbeil – phase 1 », consistant en la réalisation d'un site propre entre la gare RER de Lieusaint-Moissy et Saint-Germain-les-Corbeil, ainsi que d'un site de maintenance et de remisage à Lieusaint. La ligne sera exploitée jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes, en voirie banalisée entre Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonne.

La présente convention de financement fixe les engagements réciproques des financeurs et des maîtres d'ouvrage.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel les maîtres d'ouvrage s'engagent, dans la limite des éléments constitutifs du programme de l'opération tel que défini dans l'Avant-projet visé ci-dessus.

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

"Liaison de transport en commun en site propre Sénart-Corbeil – phase 1"
dite
"TCSP Sénart – Corbeil – phase 1"

ARTICLE 2. DESIGNATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Par délibération du STIF en date du 9 juillet 2008, le maître d'ouvrage de l'opération est l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart.

Son périmètre d'intervention est décrit à l'ARTICLE 3. de cette convention.

Le STIF était maître d'ouvrage des études préalables et préliminaires sur l'ensemble de la liaison.

ARTICLE 3. RESPONSABILITES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

3.1. Maîtrise 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 9 juillet 2008.

En tant que maître d'ouvrage, l'EPA Sénart est notamment responsable, dans la limite de son périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants, du respect :

- des délais fixés à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" ;
- du coût d'objectif défini à l'ARTICLE 5. ,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'ARTICLE 8.

3.1.1. Périmètre sous compétence du STIF

Le STIF était maître d'ouvrage pour la totalité de la liaison, soit de Lieusaint-Moissy à Evry-Courcouronnes, des études préalables et préliminaires pour l'ensemble de l'itinéraire et des études d'esquisses pour l'atelier-dépôt, jusqu'à l'approbation du Schéma de principe en novembre 2006 et la déclaration d'utilité publique, prise en février 2008.

Le STIF a mandaté l'EPA Sénart pour la réalisation des études préliminaires pour la ligne, des études d'esquisse pour le dépôt, de l'étude d'impact du projet, par convention de mandat en date du 21 janvier 2004.

3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart

L'EPA Sénart assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la première phase de la ligne ainsi qu'à la réalisation de l'atelier-dépôt ;
- La démolition des bâtiments acquis
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie
- la coordination des travaux d'adaptation ou de déplacement des réseaux concessionnaires situés sous le site propre,
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatifs, et notamment le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive et la gestion des interfaces avec les opérations connexes.
- Les travaux relatifs au système de transport sur les 9,6 km de linéaire :
- les infrastructures de la plate-forme;
- les aménagements de voirie ;
- le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
- les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du gabarit limite d'obstacles ;
- les bordures du gabarit limite d'obstacles (GLO) ;
- l'assainissement de la plate-forme ;
- la signalisation ;
- les massifs de ligne aérienne de contact (LAC) prévus dans les études d'Avant-projet ;
- les courants faibles, la multitubulaire, le mobilier et les équipements en station ;
- les travaux provisoires et définitifs, nécessaires à la mise en œuvre de la restructuration bus qui accompagne le projet ;
- les travaux relatifs au site de maintenance et de remisage de Lieusaint-Moissy :
  - les travaux de dépollution, le gros œuvre et le second œuvre des bâtiments ;
  - les voies et revêtements ;
  - l'assainissement;
  - les voiries et réseaux divers
  - les courants faibles ;
  - les équipements industriels

ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION

La durée contractuelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 30 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 2 (non contractuel) est celui de l'Avant-projet. Il indique les événements clés pour chaque étape de travaux, qui apparaissent déterminants – au jour de la présente convention – pour assurer le respect du délai global.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION – COUTS D'OBJECTIF

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

5.1. Estimation des dépenses

Le coût prévisionnel de l'opération telle que définie à l'Avant-projet approuvé, établi aux conditions économiques de janvier 2008, est fixé à 82,030 M€, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-projet, Projet et Réalisation. Ces coûts sont détaillés ci-après.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux.
Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'ARTICLE 12. "Définition et gestion des écarts" ci-après.

5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts)

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1er janvier 2008) par application des indices professionnels pertinents.
Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec le maître d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, le dernier index TP01 connu sera utilisé.

5.3. Coût d'objectif du STIF

Le montant forfaitaire sous la compétence du STIF est 1,848 M€ (CE 01/2008) et correspond aux études préalables qui ont été réalisées par le STIF, au mandat de l'EPA et au marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des études sous maîtrise d'ouvrage du STIF. Ce montant est réparti comme suit :

Etudes préliminaires	0,247 M€
Mandat EPA et frais de maîtrise d'œuvre	1,601 M€
TOTAL	**1,848 M€**

5.4. Coût d'objectif de l'EPA Sénart

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart est fixé à 80,182 M€ (CE 01/08), répartis comme suit :

Travaux	61,394 M€
Provisions pour aléas et imprévus	4,719 M€
Acquisitions foncières	1,817 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	4,164 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	4,634 M€
Provisions	3,452 M€
TOTAL	**80,182 M€**

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1. Engagement des financeurs

La signature de la présente convention vaut accord des financeurs sur les dépenses passées et engagement à mettre en place les financements pour la réalisation des phases à venir "Projet" et "Réalisation" de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1", selon le plan de financement détaillé ci-après, dans la limite de l'article 12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif ci-après.

6.2. Plan de financement de l'opération

L'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1", est d'un montant de 82,030 M€ aux conditions économiques de janvier 2008,
Le plan de financement global de l'opération est le suivant:

	M€ (CE 01/2008)	**%**
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	**82,030**	**100,00%**

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

		FINANCEURS				
	CE 01/2008	**Coûts d'objectifs**	**Etat**	**Région IDF**	**CG 91**	**CG 77**
MAITRES D'OUVRAGE	**CPER 2000-2006**(1)					
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€		
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€		
	Sous total	**4,848 M€**	**1,454 M€** *30,00 %*	**3,394 M€** *70,00 %*		
	CPER 2007-2013					
	EPA Sénart	77,182 M€		67,054 M€	5,064 M€	5,064 M€
	Sous total	**77,182 M€**		**67,054 M€** *86,88 %*	**5,064 M€** *6,57 %*	**5,064 M€** *6,57 %*
	TOTAL	**82,030 M€**	**1,454 M€** *1,77 %*	**70,448 M€** *85,88 %*	**5,064 M€** *6,17 %*	**5,064 M€** *6,17%*

(1) valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

Soit en euros courants (suivant annexe 3) :

		FINANCEURS				
		Coûts d'objectifs	**Etat**	**Région IDF**	**CG 91**	**CG 77**
MAITRES D'OUVRAGE	**CPER 2000-2006**(1)					
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€		
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€		
	Sous total	**4,848 M€**	**1,454 M€** *30,00 %*	**3,394 M€** *70,00 %*		
	CPER 2007-2013					
	EPA Sénart	84,340 M€		73,272 M€	5,534 M€	5,534 M€
	Sous total	**84,340 M€**		**73,272 M€** *86,87 %*	**5,534 M€** *6,56 %*	**5,534 M€** *6,56 %*
	TOTAL	**89,196 M€**	**1,454 M€** *1,63 %*	**76,666 M€** *85,95 %*	**5,534 M€** *6,20 %*	**5,534 M€** *6,20%*

(1) valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants)

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

6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage STIF

Coût d'objectif en euros courants : 1,848 M€

Financeur →	Etat	RIF	CG 77	CG 91
Financement	554 436 €	1 293 685 €		
AP notifiées	760 071 €	1 772 449 €		
AP à désaffecter	205 635 €	478 764 €		

6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart

Coût d'objectif en euros courants : 87,348 M€

Financeur →	Etat	RIF	CG 77	CG 91
Financement	0,900 M€	75 372 M€	5,538 M€	5,538 M€
AP notifiées	0,900 M€	2,1 M€		
AP à notifier		73,272 M€	5,538 M€	5,538 M€

6.4. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement au maître d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par le maître d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour les maîtres d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'ARTICLE 9. "Comité de suivi de l'opération", validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

7.1. Échéancier des autorisations de programme

S'agissant des autorisations de programme complémentaires nécessaires à la réalisation des travaux, leur affectation et leur échelonnement relèvent de la responsabilité de chaque financeur.

7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2008) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3 "Ajustement des échéanciers".

7.3. Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'ARTICLE 9. "Comité de suivi de l'opération" ci-après, au cours de ses réunions annuelles et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2008)

- issu de l'évolution de l'index TP01 pour l'année 2008 (6,4%)
- puis de 3 % par an pour les années suivantes, taux arrêté conventionnellement.

ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT

8.1. Autorisations de programme

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme au minimum en fonction des besoins du maître d'ouvrage, selon les calendriers fournis par lui, et approuvés par les financeurs.

8.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées.

Pour la Région Île-de-France, la demande de versement de subvention sera faite selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les crédits de paiement sont versés par la Région conformément au règlement budgétaire et financier régional. Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95 % avant versement du solde. Le versement du solde interviendra après réception des pièces mentionnées à l'ARTICLE 14. "Bilan physique et financier".
Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

8.3. Mandatement et règlement

Le mandatement des crédits de paiement dus au maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de mandatements aux dates prévues, le comité de suivi de l'opération validera l'estimation du préjudice financier subi par le maître d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

8.4. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées sur présentation d'un appel à subventions :

À l'Établissement Public d'Aménagement de Sénart
Sur le compte ouvert au nom d'EPA Sénart, TP Melun dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071
Code guichet : 77000
N° compte : 00002000056
Clé : 95

ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'ensemble de l'opération dans le cadre d'un comité de suivi, co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires et l'État. Il se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.
Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une décision urgente doit être prise en application de l'ARTICLE 10. "Mesures destinées à faciliter le suivi" ou sur demande d'un signataire.

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

Le maître d'ouvrage établira un compte-rendu de l'exécution de ces missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fera l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble de ces documents devra être transmis au STIF sous forme de minute, deux semaines avant le Comité de Suivi.
Il comporte, pour l'ensemble de l'opération :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est 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,

- la liste des principaux marché~~s~~ signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offre~~s~~ au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marché~~s~~ à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif", pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes 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 montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).
- Le maître d'ouvrage effectue également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour l'ensemble de l'opération. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

Une attention particulière sera portée aux aspects fonciers pour lesquels un suivi régulier sera établi. Ce suivi traitera notamment des frais d'acquisition et de gestion du foncier acquis dans le cadre de cette convention. Il établira l'inventaire des espaces non utilisés et les possibilités d'aménagement urbains, de transfert ou de revente qui pourraient en résulter.
Ce suivi pourra faire l'objet d'un protocole entre les parties concernées.
A la demande de la Région, le maître d'ouvrage pourra être sollicité pour une présentation de l'avancement de l'opération devant les élus régionaux.

ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

10.1. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

10.2. Information

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention,

- à la demande du STIF, à présenter en séance un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier.

10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de projet État Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle du maître d'ouvrage. Celui ci s'assurera notamment du suivi du respect par le maître d'ouvrage des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" et du délai indiqué à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" de cette convention pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le 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.

10.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, le maître d'ouvrage s'engage 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, le maître d'ouvrage est chargé lui de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'ARTICLE 12. "Définition et gestion des écarts", toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" ou des coûts d'objectif prévus à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" de la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage transmettra au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. 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.

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 le maître 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 du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

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

ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif tel qu'il est défini à l'ARTICLE 5. "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif". Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Économiques de la présente convention, selon les modalités de l'article 5.2.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses sur le projet, le maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût du projet actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira de référence pour le solde de financement de l'opération.

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

- l'existence et l'importance de cet écart,
- son origine,
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

12.2. Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit 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 selon les dispositions de l'ARTICLE 11. "Modification de l'Avant-Projet" 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 ceux prévus par la présente convention 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, le maître d'ouvrage étant entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'ARTICLE 11. "Modification de l'Avant-Projet" 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 au maître d'ouvrage et aux financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage et pour l'opération.

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

12.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage 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 et l'intéressement consécutif en résultant, calculé conformément à l'article 12.4.

12.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au 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 selon les dispositions de l'article 10.3 "Suivi de la maîtrise d'ouvrage" 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. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.
Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître 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 10 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 au maître d'ouvrage et aux financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

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

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

Si le dépassement du coût d'objectif ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage définie à l'ARTICLE 5. est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'ARTICLE 5. , sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage définie à l'ARTICLE 5. est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'ARTICLE 5. , sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'ARTICLE 4. "Délai et calendrier de réalisation" pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'ARTICLE 9. "Comité de suivi de l'opération".

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

ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX

A l'achèvement des travaux et avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif le cas échéant.

A l'achèvement des travaux, les transferts de propriété de l'atelier ainsi que des terrains d'assiette de l'atelier et du site propre lorsqu'il est hors du domaine de public de voirie seront réalisés par le maître d'ouvrage en faveur du STIF sans frais pour celui-ci ; pour les tronçons du site propre sur domaine de voirie, des conventions d'occupation en faveur du STIF seront établies.

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Le maître d'ouvrage établit le bilan financier et physique de l'opération, au plus tard trois ans après la mise en service.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'ARTICLE 5. 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.

Ce bilan, destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1 "Estimation des dépenses", est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement le bilan et le transmet aux financeurs.

ARTICLE 15. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1" en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par le maître d'ouvrage dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF. 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 pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Projets Etat – Région Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage transmet ce bilan au STIF et aux financeurs.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 16. PUBLICITE - COMMUNICATION

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les cosignataires et l'État à l'élaboration et à la mise en œuvre du 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 les financeurs de l'opération - la Région Île-de-France, l'Etat, le département de Seine-et-Marne et le département de l'Essonne - et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires,
- 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.

ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'ARTICLE 11. "Modification de l'Avant-Projet", fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 18. REGLEMENT DES DIFFERENDS

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté, à défaut d'accord amiable, devant le tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 19. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

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

- réception des ouvrages et installations par le maître d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et le maître d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par le maître d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Île-de-France du bilan physique et financier visé à l'ARTICLE 14. "Bilan physique et financier",
- versement de la totalité des subventions au maître d'ouvrage.

Fait en six exemplaires originaux.
Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Président du Conseil Général de la Seine-et-Marne

Vincent EBLÉ

Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON

Le Président du Conseil Général de l'Essonne

La Directrice Générale du STIF

Michel BERSON

Sophie MOUGARD

Le Directeur Général de l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Jean-Pierre DUFAY

VISA ETAT
LE PREFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS

PIERRE MUTZ

LISTE DES ANNEXES
(Non contractuelles)

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : tableaux visés à l'article 7.

Annexe 1 : organigramme nominatif

ORGANIGRAMME NOMINATIF

TCSP Sénart-Corbeil – phase 1

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

Maîtrise d'ouvrage STIF

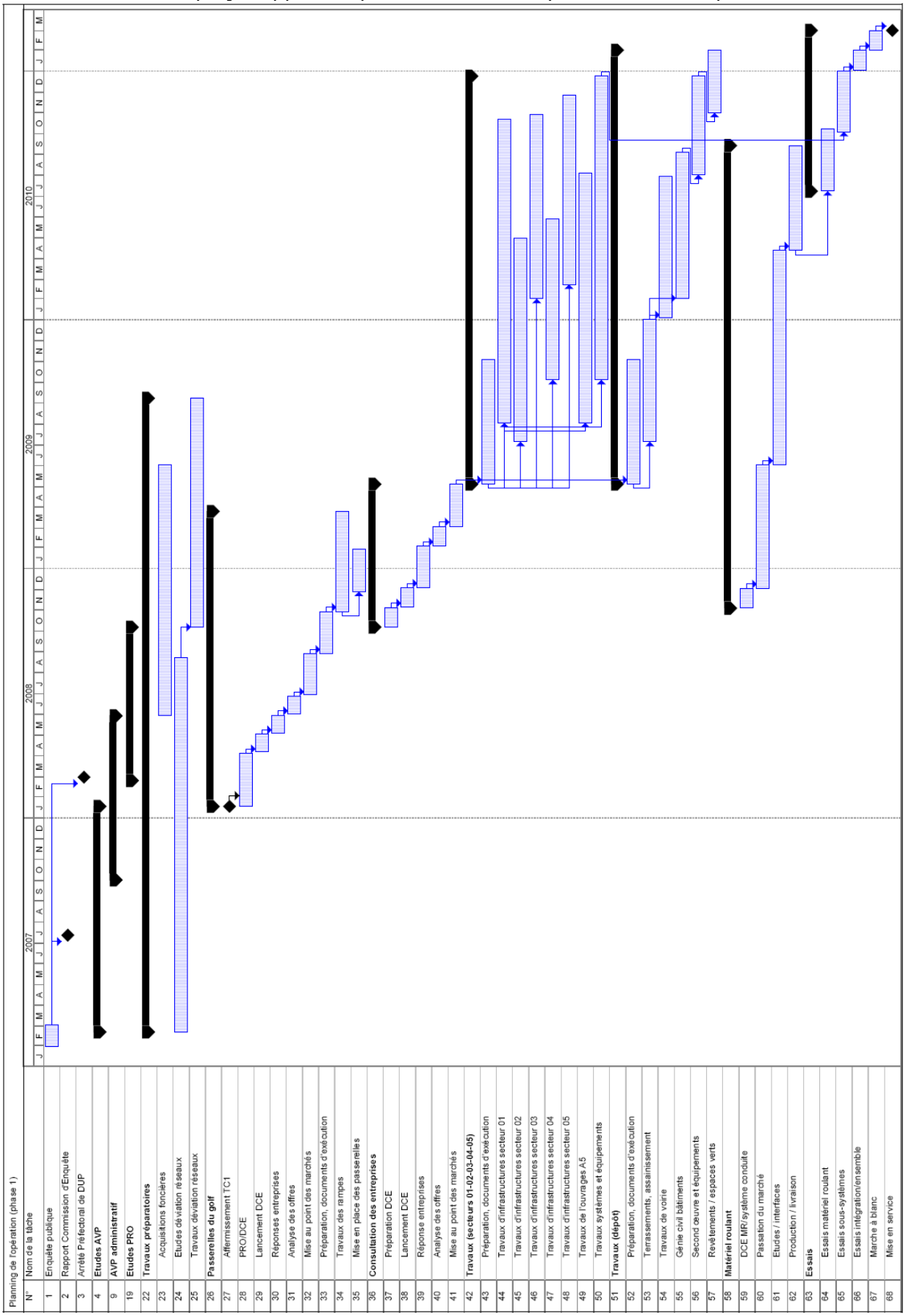
Maître d'ouvrage :	Sophie MOUGARD, Directrice Générale
Chef de Projet :	Noémie DELOBELLE

Maîtrise d'ouvrage Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Maître d'ouvrage :	Jean-Pierre DUFAY, Directeur Général
Chef de Projet :	Jean-Yves HINARD

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Conforme à l'avant-projet approuvé par le conseil du syndicat des transports d'Ile de France



Annexe 3 : Échéanciers prévisionnels des paiements et des autorisations de programme

MAITRISE D'OUVRAGE Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Dépenses	déjà affecté au 30/06/08	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sous total 2008-2013	TOTAL
Besoins en Autorisations d'engagement									
M€ CE 01/2008	3,000	8,326	62,249	6,555	0,070	0,000	0,000	**77,200**	**80,200**
M€ Courants	3,000	8,326	64,116	6,964	0,076	0,000	0,000	**79,472**	**82,472**
Besoins en Crédits de Paiement									
M€ CE 01/2008	0,989	3,568	14,091	57,220	3,018	0,929	0,385	**79,211**	**80,200**
M€ Courants	0,989	3,568	14,514	60,705	3,298	1,046	0,446	**83,577**	**84,566**

Répartition prévisionnelle des autorisations d'engagement *(M€ courants)*									
Région	2,100	8,326	55,177	6,106	0,067			**69,675**	**71,775**
Dép77	0,000		4,470	0,424	0,005			**4,899**	**4,899**
Dép91	0,000		4,470	0,424	0,005			**4,899**	**4,899**
Etat	0,900							**0**	**0,900**

Répartition prévisionnelle des crédits de paiement *(M€ courants)*									
Région	0,584	3,073	12,283	53,214	2,891	0,917	0,391	**72,769**	**73,353**
Dép77	0,000		1,116	3,745	0,203	0,065	0,065	**5,157**	**5,157**
Dép91	0,000		1,116	3,745	0,203	0,065	0,065	**5,157**	**5,157**
Etat	0,405 (demande en cours)	0,495						**0,495**	**0,900**

MAITRISE D'OUVRAGE Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Dépenses	déjà affecté au 30/06/08	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sous total 2008-2013	TOTAL
Besoins en Autorisations d'engagement									
M€ CE 01/2008	2,532	-0,684						**-0,684**	**1,848**
M€ Courants	2,532	-0,684						**-0,684**	**1,848**
Besoins en Crédits de Paiement									
M€ CE 01/2008	1,648		0,200					**0,200**	**1,848**
M€ courants	1,648		0,200					**0,200**	**1,848**

Répartition prévisionnelle des autorisations d'engagement *(M€ courants)*									
Région	1,772	-0,479							**1,294**
Etat	0,760	-0,206							**0,554**
Dép91									
Dép77									

Répartition prévisionnelle des crédits de paiement *(M€ courants)*									
Région	1,154		0,140						**1,294**
Etat	0,494		0,060						**0,554**
Dép91									
Dép77									

Convention relative aux études Tangentielle ouest (TGO) :

Schéma de principe, étude d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes et assemblage général des études TGO.

Entre :

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

La Région d'Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° XXX CP

Le Conseil Général des Yvelines, représenté par son Président, dûment mandaté par la délibération n°

Ci-après désignés « les financeurs »,

Et

Le Syndicat de Transports d'Ile-de-France, Autorité Organisatrice, représenté par sa directrice générale,

Ci-après désigné « le STIF »,

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

Vu le Contrat de Projets État - Région d'Ile de France 2007 - 2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le contrat particulier Département des Yvelines – Région d'Ile de France.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

PREAMBULE

L'opération "tangentielle ouest" est inscrite au *Contrat de Projets Etat-Région 2007 / 2013*, sous la forme d'une extension de la Grande Ceinture Ouest « Saint-Germain GC – Noisy-le-Roi » au nord jusqu'à Saint-Germain RER et au sud jusqu'à Saint-Cyr RER.

Le projet de *Schéma Directeur de la Région Ile-de-France* (arrêté par délibération du conseil régional le 15 février 2007) préconise, en ce qui concerne les tangentielles de prolonger la tangentielle ouest, en tram-train, à Saint Germain en Laye RER et à Saint Cyr RER (phase 1) puis à Cergy RER (phase 2).

En février 2008, le STIF a eu recours à un appel d'offres ouvert (marché n°2007-41) en vue de sélectionner le prestataire (EGIS RAIL) auquel il a confié :

- l'étude du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact de la tangentielle ouest de St Cyr RER à St Germain RER ;
- l'étude de niveau DOCP du prolongement de la tangentielle ouest d'Achères RER à Cergy RER.

Le *contrat particulier Région / Département des Yvelines 2007-2013* porte sur un engagement global de 200 M€ avec une répartition des financements entre la Région et le Département fixée à parité 50% - 50%. Il consacre un effort important sur les déplacements avec des financements pour la tangentielle ouest, une opération de type tram-train entre Achères et Saint Cyr comportant le traitement d'une correspondance de qualité avec la ligne SNCF Paris Saint Lazare – Mantes et un maillage à Saint Germain en Laye avec le RER A.

Dans le cadre de ce contrat particulier entre la Région et le Département des Yvelines, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a donc décidé de recourir à un appel d'offres ouvert en vue de sélectionner le prestataire auquel il confiera, en complément aux études menées dans le cadre du marché n°2007-41, l'étude du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact d'une desserte par tram-train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes ainsi que l'assemblage général des études TGO (marché n°2008-11).

Article 1er : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de la participation de l'Etat, de la Région et du Conseil Général des Yvelines au financement des études d'une desserte par tram train entre Saint Germain en Laye Grande Ceinture et le RER A (branches Poissy / Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne Paris St Lazare / Mantes ainsi que l'assemblage général des études TGO.

Article 2 : OBJECTIFS DES ETUDES

Sur la base du DOCP approuvé le 5 juillet 2006 qui prévoyait une 2ème étape entre Saint Germain Grande Ceinture et Achères RER, complété par le traitement d'une correspondance avec la ligne Paris / Mantes, l'objectif de l'étude est d'établir, suivant le phasage décrit ci-après :

- les compléments d'étude nécessaires pour organiser la concertation de début 2009 dans les meilleures conditions ;
- le schéma de principe, dont l'étude socio-économique ;
- l'étude d'impact ;
- le Dossier de Définition de Sécurité ;
- le dossier d'enquête publique (avec la mise en compatibilité des PLU), incluant l'étude d'impact ;
- l'assemblage général des études TGO : le schéma de principe, l'étude d'impact, le dossier de définition de sécurité, le dossier d'enquête publique de la tangentielle ouest

entre Saint Cyr RER et Achères RER, via une correspondance avec la ligne Paris / Mantes[1], et entre Saint Germain GC et St Germain RER,

- les divers compléments d'étude nécessaires, avec en particulier les besoins topographiques nécessaires.

Article 3 : FINANCEMENT ET MAITRISE D'OUVRAGE

L'Etat, la Région d'Ile-de-France et le Département des Yvelines financent l'intégralité des études pour un montant total de 750 000 €. Le STIF est le maître d'ouvrage unique du programme d'études, désigné par les co-maîtres d'ouvrage SNCF et RFF de l'opération en vertu de l'article 2-II de la loi MOP (établissement d'une convention de maîtrise d'ouvrage unique).

Article 4 : EVALUATION DES DEPENSES

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant à l'objet de la présente convention précisé à l'article 1 est évalué à 500 000 euros HT aux conditions économiques de janvier 2008.

Pour mémoire, une convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le STIF, RFF et la SNCF est établie pour un montant de 250 000 € HT.

Article 5 : FINANCEMENT

5-1 Engagement des financeurs

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études visées à l'article 1 selon le plan de financement détaillé au 5-2 ci-après.

5-2 Plan de financement

Le montant prévisionnel des dépenses évaluées à 750 000 euros HT sera comptabilisé pour un montant de 125 000 € HT au titre de la rubrique « Tangentielle ouest » de l'Article 4 du Contrat de Projets 2007-2013, « études et premiers travaux d'opérations de transports en commun » et pour un montant de 375 000 € HT au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines. Son plan de financement est le suivant :

- 50% au titre des contrats Etat / Région d'Ile-de-France, soit 375 000 € HT, selon la répartition suivante (15 % Etat, 35 % Région) :
  - déterminée par la convention de maîtrise d'ouvrage unique conclue entre le STIF, la SNCF et RFF :
    - 125 000 € HT d'AP Etat et Région du CPER 2000-2006 déjà ouvertes au titre de la SNCF ;
    - 125 000 € HT d'AP Etat et Région du CPER 2000-2006 déjà ouvertes au titre de RFF ;
  - Au titre de la présente convention :
    - 37 500 € HT de subvention de l'Etat ;
    - 87 500 € HT de subvention de la Région.

- 50% au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines, soit 375 000 € HT:
  - 25 % de subvention de la Région, soit 187 500 € HT ;
  - 25 % de subvention du département des Yvelines, soit 187 500 € HT.

[1] Ainsi que des études de niveau DOCP entre Achères RER et Cergy RER.

Au titre de la présente convention, les crédits correspondent à un montant total de 500 000 € HT, qui sera apporté au STIF, maître d'ouvrage unique.

Voir en annexe le tableau récapitulatif des financements ainsi qu'un échéancier.

Globalement au titre du contrat de projets 2007-2013, l'Etat et la Région ont inscrit une enveloppe de 50 millions d'euros pour un ensemble d'opérations dont la tangentielle ouest.

Au titre du contrat particulier Région / Département des Yvelines, la Région et le Département ont inscrit une enveloppe de 100 millions d'euros chacun pour la tangentielle ouest.

Article 6 : MODALITES DE PAIEMENT

6-1 Modalités de demandes de versement

Les demandes de versement aux financeurs découlent de l'avancement des études et des dépenses réalisées par le STIF. Ces demandes s'effectuent de façon au moins trimestrielle au regard de l'avancement des études.

Les demandes de versement seront établies par application de la clé de financement définie à l'article 5-2.

6-2 Modalités de mandatement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des études visées à l'article 1 sur présentation par le STIF d'un état des dépenses constatées et attesté par le comptable public.

Pour la Région Ile de France, cet état doit être accompagné de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

La somme des acomptes ne peut dépasser 80% du montant de la subvention. Le solde de la subvention sera versé au vu d'un bilan financier attesté par le comptable public.

Le versement sera effectué auprès de l'Agent Comptable du STIF, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 9/11 avenue de Villars 75007 Paris, sur le compte ouvert à la Recette Générale des Finances de Paris, sous le n° TPPPARIS RGF 1071 75000 00001005079 72.

Article 7 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

7-1 Comptabilité de l'opération

Le STIF s'engage, sur demande de l'Etat, de la Région ou du Département des Yvelines, à faire ressortir depuis ses écritures budgétaires les dépenses faisant l'objet de la présente convention.

Il s'engage en outre à faciliter le contrôle par l'Etat, par la Région, le Département des Yvelines, ou par toute personne habilitée à cet effet, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Il s'engage également à conserver l'ensemble des pièces relatives à ces prestations pendant une durée minimale de 10 ans.

7-2 Information

Le STIF s'engage, pendant toute la durée de validité de la convention à présenter au financeurs un compte-rendu de l'avancement des études objet de la présente convention et à les informer sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière.

7-3 Modalités d'association des partenaires

Commission de suivi

Pour mémoire, une commission de suivi des études est mise en place sous la présidence du STIF. Elle comprend :

- le Directeur Général des Transports et de la Mer (Ministère chargé des Transports) ou ses représentants ;
- le Directeur Régional de l'Équipement ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Président du Conseil Général des Yvelines ou ses représentants ;
- le Directeur Départemental de l'Equipement ou ses représentants ;
- les Maires des communes concernées ou leurs représentants ;
- le Président de l'Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles ou ses représentants ;
- le Président d'OPTILE ou ses représentants ;
- le Président de RFF ou ses représentants ;
- la Présidente de la SNCF ou ses représentants ;
- La Directrice Générale du STIF ou ses représentants.

Le secrétariat permanent de la commission est assuré par le STIF.

La commission de suivi est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage d'assurer la transparence vis à vis des financeurs sur les actions qu'ils mènent et les problèmes qu'ils rencontrent ou sont susceptibles de rencontrer. Elle se réunit à la discrétion de son président au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Elle a pour rôle :

1. de favoriser la meilleure coordination entre le développement du projet et l'organisation des services locaux en associant les collectivités territoriales intéressées.
2. de veiller au bon déroulement et à la qualité de la réalisation des études.

Comité technique des études

Un comité technique des études est mis en place sous la présidence du STIF.
Il comprend :

- les services de la Direction régionale de l'Équipement ;
- les services du Conseil Régional d'Ile de France ;
- les services du Conseil Général des Yvelines ;
- les services de la DDEA des Yvelines ;
- les services de RFF ;
- les services de la SNCF ;
- les services du STIF.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant aux co-maîtres d'ouvrage et aux financeurs d'analyser certains points particuliers, suivre le déroulement technique des études et travaux et préparer les réunions de la commission de suivi.

Dans le cadre du comité technique, le maître d'ouvrage unique rend compte auprès des co-maîtres d'ouvrage et des financeurs de l'avancement des prestations sur le périmètre qui lui a été confié en vertu de la présente convention.

Il présente en particuliers :
- les résultats des études engagées sous sa maîtrise d'ouvrage ;
- l'avancement de l'opération au regard d'un planning de référence établi par ses soins et validé par le comité technique ;
- les difficultés de tous ordres rencontrées au cours de sa mission ;
- l'état des dépenses engagées sous sa maîtrise d'ouvrage pour la phase d'étude considérée et les prévisions de dépenses estimées au terme de sa mission.

Article 8 : COMMUNICATION

La diffusion à des personnes ou organismes extérieurs aux équipes de conception et aux services de l'Etat, de la Région, du Département, de la SNCF, de RFF et du STIF, des documents d'études et d'expertises fera l'objet d'un accord préalable des parties.

Article 9 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prend effet à compter de la signature des quatre exemplaires originaux par l'ensemble des parties. Sa durée est de trois ans, prorogeable par tacite reconduction jusqu'à la fin du XIIIème CPER.

En cas de réévaluation du montant précisé à l'article 2, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

Etablie en quatre exemplaires originaux.

SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la dernière signature : le …/…/2008.

Le Préfet de la région Ile de France, Préfet de Paris *Date et signature* Pierre MUTZ	Le Président du conseil régional d'Ile de France *Date et signature* Jean-Paul HUCHON	Le Président du Conseil Général des Yvelines Pierre BEDIER

La directrice générale du Syndicat des transports d'Ile de France *Date et signature* Sophie MOUGARD

ANNEXE 1

ETUDE DE LA TANGENTIELLE OUEST – 2eme marché

PLAN PREVISIONNEL DE FINANCEMENT

ORIGINE DU FINANCEMENT	DATE DE DEMANDE OU DE DECISION D'ATTRIBUTION	MONTANT EN EUROS	% DU MONTANT TOTAL DE L'OPERATION
Au titre du CPER 2000-2006: 250 000 € ***Objet de la convention MOA unique STIF/RFF/SNCF***			
ETAT SNCF RFF		 37 500 37 500	10%
RIF SNCF RFF		 87 500 87 500	23,33%
Total subventions au titre du CPER 2000-2006		**250 000€**	**33,33%**
Au titre du CPER 2007-2013: 125 000 € ***Objet de la convention de financement STIF/Etat/RIF/CG 78***			
ETAT : STIF		 37 500 €	5%
CONSEIL REGIONAL STIF		 87 500 €	11,67%
Total subventions au titre du CPER 2007-2013		**125 000 €**	**16,67%**
Au titre des contrats particuliers Département/Région : 375 000 € ***Objet de la convention de financement STIF/Etat/RIF/CG 78***			
CONSEIL REGIONAL STIF		 187 500 €	25%
PARTICIPATION CG 78 STIF		 187 500 €	25%
Total subventions au titre des contrats particuliers		**375 000 €**	**50%**
TOTAL DES SUBVENTIONS VERSEES AU STIF		750 000 €	100 %[i]
COUT TOTAL DES ETUDES		**750 000 €**	

ANNEXE 2

DONNEES FINANCIERES DE L'OPERATION

DEVIS ESTIMATIF DU PROJET

Principaux postes de dépenses	**Montant en euros**
Marché 2008-11 : SDP, études d'impact et dossier d'enquête publique d'une desserte par Tram-Train « St-Germain-en-Laye – RER A (branche Poissy/Cergy) via une correspondance à assurer avec la ligne PSL/Mantes » + assemblage général des études TGO	550 000 € HT
Marché pour la topographie	200 000 € HT
Coût total du projet arrondi à la valeur de	**750 000 € HT**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE REALISATION

Crédits de paiement prévus pour l'année :

2008: 445 000 € HT
Complément DOCP = 114 000 € HT
Etudes techniques = 131 000 €HT
Topographie = 200 000 €HT

2009: 305 000 € HT
Travaux d'études complémentaires

		Financeurs				
En € HT	Total	ETAT	RIF	CG78	SNCF	RFF
Périmètre STIF	750 000	37 500	275 000	187 500	125 000	125 000
%	100%	5%	36,67%	25%	16,67%	16,67%
CP 2008	445 000	22 250	163 167	111 250	74 167	74 167
CP 2009	305 000	15 250	111 833	76 250	50 833	50 833

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À L'ÉTUDE GÉNÉRALE PORTANT SUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ROCADE TGV COMPLÈTE ET SUR L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX POINTS D'ARRÊTS TGV EN ÎLE-DE-FRANCE

Entre

La Région Île-de-France, représentée par Monsieur Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France,

et

Réseau Ferré de France, Établissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le N° B 412 280 737 (2002B08113), dont le siège est situé 92 avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, désigné ci-après « RFF », représenté par Monsieur Bernard CHAINEAUX, Directeur Régional Ile de France

Vus :

La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

EN CONSÉQUENCE, IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties, en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation de l'étude relative au développement d'une rocade TGV et à l'implantation de nouveaux points d'arrêts TGV en Ile-de-France.

Objectif de l'étude :

Cette étude générale porte sur l'identification de scénarios de développement du réseau TGV en Ile-de-France, à la fois par le développement de gares nouvelles et la constitution d'une rocade complète, complétant ainsi la ligne d'interconnexion des LGV existantes à l'est et le projet d'Interconnexion Sud. Cette étude générale des transports et de l'aménagement du territoire francilien revêt un caractère stratégique, qui pourra être suivie de réflexions à caractère opérationnel, à décliner sur des projets particuliers.

L'objectif poursuivi par la Région à travers cette étude est d'approfondir les propositions formulées dans le cadre du projet de SDRIF et des contributions techniques transmises par les transporteurs et les collectivités locales à la Région pour son élaboration de manière à proposer des scénarios d'implantations de points d'arrêts des TGV et à évaluer leur intérêt relatif.

Ainsi, cette étude proposera des pistes de réflexion dans l'objectif d'élargir l'accès aux TGV dont disposent aujourd'hui les franciliens, notamment vers le Nord et l'Ouest. L'étude concerne l'ensemble du territoire de l'Île-de-France. Les liaisons avec les régions limitrophes devront être prises en compte.

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES

RFF est le maître d'ouvrage de l'étude objet de la présente convention.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DES ÉTUDES À RÉALISER

Les études à réaliser porteront sur les points suivants :

- Présentation synthétique du système TGV actuel en Île-de-France.
- Définition de scénarios à moyen et long terme. Ces scénarios seront définis en concertation avec les opérateurs concernés.
- Recensement des différentes implantations géographiques possibles pour de nouvelles gares ou haltes TGV en Île-de-France. Ce travail se basera sur le projet de SDRIF ainsi que sur les différentes contributions faites dans le cadre de son élaboration.
- Analyse préliminaire des conditions d'exploitation envisageables pour chaque gare ou halte TGV selon les scénarios. La question du niveau de service (nombre de trains, fréquence et aussi les destinations atteignables hors Île-de-France) sera abordée.

- Évaluation de la pré-faisabilité technique et des ordres de grandeur des coûts des aménagements nécessaires par scénario.

- Analyse comparative des différents scénarios selon des critères prédéfinis et sur la base des résultats cités précédemment, complétés par les éléments que la Région pourra recueillir par ailleurs en matière :
    - De gains de temps procurés par les nouvelles gares ou haltes créées ;
    - D'analyse du tissu urbain existant et de son évolution aux horizons considérés.

ARTICLE 4 – DURÉE DES ÉTUDES

La durée de l'étude est estimée à 10 mois.

Un rapport d'étape sera établi au bout de 6 mois. Il présentera les résultats disponibles et notamment les scénarios définis et les principes d'exploitation qui peuvent leur être associés.

ARTICLE 5 – PILOTAGE ET SUIVI DE L'EXÉCUTION DES ÉTUDES

Le comité de pilotage est constitué par les commanditaires de la Région Île-de-France, les services de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF), Réseau Ferré de France et des experts de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF). Ce comité de pilotage est chargé de constituer un groupe de travail technique, qui validera les scénarios pris en compte et les critères utilisés pour l'analyse comparative.

ARTICLE 6 – FINANCEMENT DES ÉTUDES

Le besoin de financement de l'étude est estimé à 200 000 € HT, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'oeuvre. Le financement est intégralement apporté par la Région Ile-de-France

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS FINANCIÈRES

La Région s'engage à participer au financement des études, objet de la présente convention, selon les modalités décrites ci-après.

7.1 Modalités de versement

Au cours de la réalisation de l'étude, RFF pourra procéder à des appels de fonds auprès de la Région Ile-de-France, sur la base des factures comptabilisées.

Ces appels de fond pourront intervenir notamment lors de chacune des étapes suivantes :
- *à la suite de la remise du premier rapport d'étape*

- *après remise du rapport final*

Le montant total des acomptes perçus ne dépassera pas 95 % de la subvention.

Après achèvement de l'intégralité des études, RFF présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées dont les prestations de maîtrise d'ouvrage. Sur la base de celui-ci, RFF procèdera, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

En ce qui concerne les appels de fonds de la Région Ile de France, les sommes dues à RFF au titre de la présente convention seront mandatées dans un délai de 45 jours, à compter de la date de réception de la facture. À défaut, le montant dû est passible d'intérêts de retard calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

Les dates et références de mandatement seront portées à la connaissance de RFF par courrier.

RFF	Direction Financière 92, avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13

Le paiement est effectué par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

7.2 - Économie et dépassement de coût

Dans l'hypothèse d'un coût total des études inférieur au besoin de financement visé à l'article 6, le financement sera réajusté.

En cas de surcoût sur un périmètre, les dispositions prévues au 1er alinéa de l'article 8 s'appliquent au financement de ce périmètre.

ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RÉSILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées à l'article 7.2, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie, à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Sur la base du relevé de dépenses final, établi à la date de résiliation, Réseau Ferré de France procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès de la Région Ile de France.

ARTICLE 9 – OBLIGATION D'INFORMATION MUTUELLE

La Région Ile-de-France, et RFF s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance et affectant le montant ou le calendrier des versements à effectuer au titre de la présente convention.

ARTICLE 10 – PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété de Réseau Ferré de France.

L'étude sera intégralement transmise à la Région Ile-de-France.

Les résultats des études peuvent être communiqués aux collectivités locales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les partenaires s'engagent à faire mention de l'aide financière de chacun dans toute publication ou communication des études.

ARTICLE 11 – LITIGES

À défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 12 – DURÉE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature.

Elle expire ou bien en cas de résiliation tel que prévu à l'article 9 ou bien à la date correspondant au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

ARTICLE 13 – MESURES D'ORDRE

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

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

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

À **Paris,** le …….

Le Président de la Région Ile-de-France	Le Directeur Régional Ile de France Réseau ferré de France
Monsieur Jean-Paul HUCHON	Monsieur Bernard CHAINEAUX