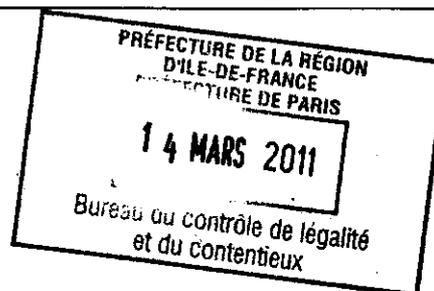


**DELIBERATION N° CP 11-254**

DU 10 MARS 2011

TRANSPORTS EN COMMUN



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

- POLE DE CHOISY-LE-ROI
- POLE DE POMPADOUR
- TRAMWAY RN1 – RN16 SAINT-DENIS/GARGES-SARCELLES
- TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS
- PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 PHASE 2 A LA MAIRIE DE BAGNEUX

OPERATION RELEVANT D'UN CONTRAT PARTICULIER REGION-DEPARTEMENT

- CONTOURNEMENT D'ORLY

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

VU	Le Code des Transports n°1907 du 28 octobre 2011;
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 03 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 du Conseil Régional n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil Régional à sa Commission Permanente;
VU	La délibération n° CR 34-08 du 17 avril 2008 approuvant le Contrat Particulier Région Île-de-France – Département de l'Essonne
VU	La délibération n° CP 06-1014 du 30 novembre 2006 approuvant la convention et l'attribution d'une subvention pour l'opération Pôle de Choisy le Roi ;
VU	La délibération n° CP 09-168 du 22 janvier 2009 approuvant la convention et l'attribution d'une subvention pour l'opération Pôle de Pompadour ;
VU	La délibération n° CP 09-747 du 9 juillet 2009 approuvant la convention et l'attribution d'une subvention pour l'opération Tramway RN1-RN16 Saint-Denis / Garges Sarcelles ;
VU	Les délibérations n° CP 08-301 du 27 mars 2008 et CP 08-893 du 18 septembre 2008 approuvant les conventions et l'attribution de subventions et la délibération n° CP 09-747 du 9 juillet 2009 approuvant l'attribution d'une subvention pour l'opération Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons,
VU	Les délibérations n° CP 08-1260 du 27 novembre 2008 et CP 09-876 du 24 septembre 2009 approuvant l'attribution de subventions pour l'opération prolongement de la ligne 4 phase 2 à la Mairie de Bagneux,
VU	Le règlement budgétaire et financier de la Région Ile de France adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
VU	Le budget de la Région d'Ile-de-France pour 2011 ;
VU	L'avis de la commission des transports et des mobilités;
VU	L'avis de la commission des finances, de la contractualisation et de l'administration générale;
VU	Le rapport CP 11-254 présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

APRES EN AVOIR DELIBERE

**Article 1 :**

Décide de participer au financement de l'opération Pôle de Choisy-le-Roi par l'attribution d'une subvention correspondant à 72,12 % de la base subventionnable (45 100 €), soit une subvention d'un montant de 32 526,12 € à la SNCF.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de 32 526,12 €, disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 812 « Gares et autres infrastructures ferroviaires », programme PJ 812-010 « Grands pôles intermodaux », action 3810100015 « Grands pôles intermodaux », du budget 2011 de la façon suivante :

**Pôle de Choisy-le-Roi**

**Bénéficiaire :**

**SNCF**

**Subvention                      32 526,12 €**

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 « Pôle de Choisy-le-Roi »

Localisation : Région Ile de France

**Article 2 :**

Décide de participer au financement de l'opération Pôle de Pompadour par l'attribution d'une subvention correspondant à 72,06 % de la base subventionnable (3 900 915,90 €) pour la SNCF, et 72,06 % de la base subventionnable (5 738 273,66 €) pour RFF, soit une subvention d'un montant de **2 811 000 €** à la SNCF et une subvention d'un montant de **4 135 000 €** à RFF.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **6 946 000 €**, disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 812 « Gares et autres infrastructures ferroviaires », programme PJ 812-010 « Grands pôles intermodaux », action 3810100015 « Grands pôles intermodaux », du budget 2011 de la façon suivante :

**Pôle de Pompadour**

**Bénéficiaires :**

<b>SNCF</b>	<b>Subvention</b>	<b>2 811 000 €</b>
<b>RFF</b>	<b>Subvention</b>	<b>4 135 000 €</b>

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 « Pôle de Pompadour »

Localisation : Région Ile de France

**Article 3 :**

Décide de participer au financement de l'opération Tramway RN1 RN16 par l'attribution d'une subvention correspondant à 100 % de la base subventionnable (6 307 000 €) pour le Département de Seine Saint Denis, et à 35,66 % de la base subventionnable (4.907.459,33 €) pour le Département du Val d'Oise, soit une subvention d'un montant de 6 307 000 € au département de Seine Saint Denis et une subvention d'un montant de 1 750 000 € au département du Val d'Oise.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de 8 057 000 €, disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 «transport ferroviaire régional de voyageurs», programme PJ 811-005 « liaisons tramways », action 381005015, du budget 2011 de la façon suivante :

**Tramway RN1-RN16 Saint-Denis / Garges Sarcelles****Bénéficiaires :**

<b>Département de Seine Saint-Denis</b>	<b>Subvention</b>	<b>6 307 000 €</b>
<b>Département du Val d'Oise</b>	<b>Subvention</b>	<b>1 750 000 €</b>

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 « TCSP RN1-RN16 Saint-Denis / Garges Sarcelles »

Localisation : Région Ile de France

**Article 4:**

Approuve l'avenant aux trois conventions de financement à passer entre l'Etat (Préfecture, DIRIF, Unité Territoriale 94, DDT 91), le Conseil Général de l'Essonne, le Conseil Général du Val de Marne, la RATP, la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE), le STIF et la Région Ile de France pour la réalisation du tramway T7 « Villejuif Louis Aragon » – Athis-Mons et autorise le Président du Conseil Régional d'Ile de France à le signer.

**Article 5 :**

Décide de participer au financement du tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons par l'attribution :

- à la RATP d'une subvention correspondant à 99,26 % de la base subventionnable (54 129 558,73 € HT), soit une subvention d'un montant de 53 729 000 € et d'une subvention correspondant à 29,42 % de la base subventionnable (10 883 752,54 €), soit une subvention d'un montant de 3 202 000 € ;
- au Conseil général du Val de Marne d'une subvention correspondant à 18,03% de la base subventionnable (49 972 268,44€), soit une subvention d'un montant maximum prévisionnel de 9 010 000 €,

Subordonne le versement de ces subventions à la signature de l'avenant joint en annexe 1 à la présente délibération et autorise le Président du Conseil Régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de 65 941 000 € disponible sur le chapitre budgétaire 908 « Transport en commun » Code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional des voyageurs », programme PJ 811-005 « Liaisons tramways », action 381005015 « Liaisons tramways », du budget 2011.

### **Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons**

**Bénéficiaire : RATP**

**Subvention : 53 729 000 €**

**Subvention : 3 202 000 €**

**Bénéficiaire : Département du Val de Marne**

**Subvention : 9 010 000 €**

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 Villejuif – Juvisy (A3B – 1<sup>ère</sup> phase à Athis-Mons) »

Localisation : Région Ile de France

### **Article 6 :**

Décide de participer au financement de l'opération de l'aménagement de la gare routière du Tramway T7 à Athis-Mons dans le cadre de l'opération du contournement d'Orly par l'attribution au STIF d'une subvention correspondant 19,02 % de la base subventionnable (13 843 754,00 €), soit une subvention d'un montant maximum prévisionnel 2 633 721 €.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 1 et approuvé à l'article 4 de la présente délibération.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de 2 633 722 € disponible sur le chapitre budgétaire 908 « Transport en commun » Code fonctionnel 823 « Voirie départementale », programme HP 823-003 « Aménagement des infrastructures de voirie départementale », action 18200302 « Aménagement des infrastructures de voirie départementale en grande couronne », du budget 2011, de la façon suivante :

### **Contournement d'Orly (Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons)**

**Bénéficiaire : STIF**

**Subvention : 2 633 721 €**

Cette affectation relève du Contrat Particulier Région-Département de l'Essonne :

- Volet « Routes »
- Projet « Contournement d'Orly »

### **Article 7 :**

Approuve la convention de financement à passer entre l'Etat, le Conseil Général des Hauts de Seine, la RATP et la Région Ile de France pour la réalisation du prolongement de la ligne 4 phase 2 à la Mairie de Bagneux et autorise le Président du Conseil Régional d'Ile de France à la signer.

**Article 8 :**

Décide de participer au financement du prolongement de la ligne 4 phase 2 à la mairie de Bagneux par l'attribution à la RATP d'une subvention correspondant à 70 % de la base subventionnable (500 000 € HT), soit une subvention d'un montant de 350 000 €

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 1 à la présente délibération et autorise le Président du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de 350 000 € disponible sur le chapitre budgétaire 908 « Transport en commun » Code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional des voyageurs », PJ 811-006 « Métro », action 381006015 « Métro », du budget 2011, de la façon suivante :

**Prolongement de la ligne 4 phase 2 à la mairie de Bagneux****Bénéficiaire : RATP****Subvention : 350 000 €**

Cette affectation relève du Contrat de Projets 2007-2013 :

- Grand projet n°5 « contribuer à l'accessibilité »
- Volet « Mise en œuvre des 2èmes phases d'opérations lourdes »
- Projet « Métro ligne 4 Mairie de Montrouge – Bagneux »

Localisation : Région Ile de France

**Vu et transmis à M. le Préfet de Région,  
en application de l'article 7 de la loi  
du 22 juillet 1982, le 14 MARS 2011**

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

JEAN-PAUL HUCHON

## **ANNEXES A LA DELIBERATION**

**1. Annexe à la délibération n°1 : Convention de financement concernant le tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis Mons**

2011

# Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons

Avenant aux  
conventions de financement  
relatives à la réalisation  
de l'opération





Avenant aux conventions de financement

régissant les rapports entre

l'Etat, le Conseil Régional d'Île-de-France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la RATP, le STIF, la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne

relatives à la réalisation de l'opération

« Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons »

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*

1.	OBJET DE L'AVENANT AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT .....	16
2.	CONTENU DE L'OPERATION .....	16
2.1.	Description du projet .....	16
2.2.	Description des travaux .....	18
2.3.	Coût de réalisation .....	18
2.4.	Durée prévisionnelle de réalisation des études et travaux .....	18
3.	ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	18
3.1.	L'autorité organisatrice des transports.....	18
3.2.	Les Maîtres d'Ouvrage .....	18
3.2.1.	Désignation et coordination des Maîtres d'Ouvrage .....	19
3.2.2.	Périmètre des maîtres d'ouvrage.....	19
3.2.3.	Engagements des Maîtres d'Ouvrage .....	20
3.2.4.	Périmètre des conventions précédentes et du présent avenant.....	20
3.2.5.	Respect des coûts d'objectifs .....	20
3.2.6.	Respect des délais de réalisation .....	20
3.3.	Maître d'ouvrage coordinateur .....	21
3.4.	Les financeurs .....	21
3.4.1.	Identification .....	21
3.4.2.	Engagements.....	21
4.	MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	22
4.1.	Estimation des dépenses .....	22
4.2.	Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage.....	22
4.2.1	Coût d'objectif des maîtres d'ouvrage de l'opération .....	22
4.2.2	Coûts détaillés .....	26
4.2.3	Modalités d'actualisation .....	28
4.3.	Plan de financement .....	28
4.3.1.	Plan de financement général de l'opération.....	28
4.3.2.	Plan de financement des surcoûts .....	30
4.4.	Modalités de versement des crédits de paiements.....	32
4.4.1.	Versement par appel de fonds .....	32
4.4.2.	Mandatement et règlement.....	32
4.4.3.	Versement du solde .....	32
4.4.4.	Bénéficiaires et domiciliation .....	32
5.	SUIVI DE L'OPERATION .....	34
5.1	Information .....	34
5.2	Suivi de la maîtrise d'ouvrage .....	34
5.3	Comité technique de suivi de la convention de financement .....	34
5.4	Comptabilité de l'opération .....	35
5.5	Information hors comité de suivi.....	36
5.6	Intervention d'experts .....	36
5.7	Revue de l'opération avant mise en service.....	36
6.	COMMUNICATION .....	36
7.	MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....	37
8.	DEFINITION ET GESTION DES ECARTS .....	38
9.2	Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais .....	38
8.1.1	Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif .....	38
8.1.2	Dispositions en cas de modification des délais .....	38
8.1.3	Dispositions communes.....	38
9.	BILAN FINAL DE L'OPERATION .....	39
9.2	Bilan physique et financier.....	39

---

9.2	Évaluation économique, sociale et environnementale .....	40
10.	DISPOSITIONS GENERALES .....	40
10.1	Modification de la convention .....	40
10.2	Résiliation de la convention .....	40
10.3	Litiges .....	41
10.4	Propriété intellectuelle et diffusion des études .....	41
10.5	Prise d'effet de l'avenant .....	41
10.6	Mesures d'ordre.....	42
11.	LISTE DES ANNEXES.....	45

---

Entre,

En premier lieu,

- l'Etat, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- la Région Ile-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n°..... de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du.....
- Le Département du Val-de-Marne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n°06-245 du Conseil Général en date du 11 décembre 2006,  
Le Département du Val-de-Marne est également maître d'ouvrage de cette opération,
- Le Département de l'Essonne, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération de la Commission permanente du Conseil Général en date du ,
- La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, dûment mandaté par délibération de la Communauté d'agglomération en date du 03 février 2011

ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

La Direction Départementale des Territoires de l'Essonne, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DDT 91.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France / Direction des Routes d'Ile-de-France, représentée par son Directeur, ci-après dénommée sous l'appellation DiRIF,

La Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général, ci-après dénommée sous l'appellation RATP.

La RATP est également financeur de cette opération.

ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Ile de France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du conseil n°2006/2017 en date du 15 mars 2006 (art. 1.10.2)

Le STIF est également maître d'ouvrage de cette opération,

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

---

VU les Contrats de Plan et de Projet Etat - Région d'Ile de France respectivement 2000-2006 et 2007-2013 signés les 18 mai 2000 et 23 mars 2007,

VU le courrier du Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris n°2008/2467/DRE adressé au Président de la Région Ile-de-France le 13 février 2008 concernant l'accord de décroisement des financements de l'Etat et de la Région sur certaines opérations de transport en commun

VU l'avant-projet de l'opération « Tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons » approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006,

VU l'avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008,

VU l'avant-projet modificatif approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011,

VU la délibération n° CR 68-07 du 27 septembre 2007 relative à la mise en œuvre du Grand Projet 3 du Contrat de Projets État – Région,

VU la délibération n° CP 08-556 du 22 mai 2008 relative au rapport « mise en œuvre du Grand Projet 3 du contrat de projets État – Région 2007-2013 », « partenariat au titre du Grand Projet 3 en faveur des projets d'aménagement du territoire »,

VU la délibération n° CP 09-1198 du 17 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du Grand Projet 3 – Convention d'objectifs GP3 avec le Centre Essonne Seine Orge (CESO),

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val-de-Marne, la DDE de l'Essonne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative à la tranche fonctionnelle TF1 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 4 septembre 2007,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val-de-Marne, la DDE de l'Essonne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative à la tranche fonctionnelle TF2 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 25 novembre 2008,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val-de-Marne, le Département de l'Essonne, la DDE du Val-de-Marne, la DDE de l'Essonne, la DIRIF, la RATP et le STIF relative à la tranche fonctionnelle TF3 de l'opération A3b-Tramway Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons, notifiée le 13 janvier 2010,

VU la convention définissant les règles d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet signée le 12 février 2007 par le CG 94, la DDE 91, la DDE 94, la RATP, la SEMMARIS, la SILIC, SOGARIS et le STIF,

VU l'avenant n°1 à la convention définissant les règles d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet signé le 12 janvier 2009 par le CG 94, la DDE 91, la DIRIF, la RATP, la SEMMARIS, la SILIC, SOGARIS et le STIF,

Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

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

Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

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

Vu les délibérations n° CR 34-08 du Conseil régional d'Île-de-France du 17 avril 2008 et n°2008-04-0012-A du Conseil général de l'Essonne du 23 juin 2008 approuvant le Contrat Particulier 2007-2013 Région-Département de l'Essonne,

Vu la délibération n° 2010-0115 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 17 février 2010 portant sur la détermination du périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF autour du terminus d'Athis-Mons,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

---

## Préambule

L'opération intitulée « Tramway Villejuif Louis Aragon- Athis-Mons » est inscrite au Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France du 18 mai 2000, à l'article 1 (Infrastructures de transport en commun), pour un montant de 182,94M€ (conditions économiques de janvier 2000) et au contrat de projets Etat – Région-Ile-de-France 2007-2013 (chapitre 5 : contribuer à l'accessibilité) pour un montant de 236,50 M€ (conditions économiques de janvier 2006).

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

Le projet se développe sur une longueur d'un peu plus de 11 kilomètres, depuis le terminus actuel Villejuif Louis Aragon de la ligne 7 du métro jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons. Il comporte la création de 18 stations, d'un site de maintenance et de remisage des rames sur la commune de Vitry-sur-Seine, d'une gare routière au terminus d'Athis-Mons, de 3 ouvrages d'art et 7 postes de redressement pour l'alimentation en énergie de la ligne.

- De Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RD7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres de largeur.
- Depuis l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway emprunte l'avenue de la République (RD117) et dessert le MIN de Rungis à la Porte de Thiais où il assure une correspondance avec le TVM.
- Il dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Épine avec la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de la RD7, puis il franchit la RN 186 et l'A86 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art pour desservir le secteur administratif de Sogaris et le secteur du MIN de la porte de Rungis qui est déplacée pour le passage du tramway.
- Le tramway dessert ensuite la zone d'activité de la SILIC pour rejoindre la rue de la gare à Rungis où il assure une correspondance avec la gare Rungis la Fraternelle de la ligne C du RER.
- Puis Il emprunte le domaine d'Aéroports de Paris pour desservir successivement les zones d'activités d'Orlytech, d'Orlyfret et l'aérogare d'Orly-Sud, après avoir franchi l'autoroute A106 et la RN7 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art.
- Le tramway s'inscrit ensuite latéralement à la RN7 sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare, puis à nouveau dans le domaine d'Aéroports de Paris, dans l'emprise du musée Delta pour rejoindre le terminus devant le centre commercial d'Athis-Mons.

Cette opération a fait l'objet d'un Avant-Projet, d'un Avant-Projet modificatif n°1 et d'un Avant-Projet modificatif n°2 visés ci-dessus.

Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant projet initial était de 287,134 M€ (CE 01/2006), à financer selon le plan de financement suivant :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	46,35	133,074
Subvention de l'État	20,27	58,200
Prêt de la Région à la RATP	13,51	38,800
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>	<b>287,134</b>

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 T 1 : 4,978 M€ (CE 01/2006), cette disposition s'est appliquée pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération.

Par ailleurs, concernant la mise en œuvre du contrat de projets 2007-2013, les parts respectives de l'Etat et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement sur certains projets<sup>1</sup>. Cette disposition s'est appliquée dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération, et a conduit au plan de financement global suivant :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	75,19	215,886
Subvention de l'État	3,21	9,210
Prêt de la Région à la RATP	1,73	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,39	47,060
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,48	10,000
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>	<b>287,134</b>

Le coût d'objectif a évolué pour tenir compte :

- a) Du décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006) et de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ;
- b) Des modifications de programme prises en compte dans l'Avant Projet modificatif impliquant une augmentation du périmètre de financement de la RATP pour la prise en charge d'une partie du dévoiement des réseaux de la plate-forme aéroportuaire, des reprises d'études liées à la modification de la disposition du site de maintenance et de remisage, du tracé du tramway dans la traversée de la plate-forme aéroportuaire, et des économies de coût de ce nouveau tracé.

Ainsi, le coût d'objectif correspondant à l'Avant Projet modificatif s'établissait à **292,100 M€** (CE 01/2006).

<sup>1</sup> L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunions 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.

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtenait comme suit :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	74,91	218,804
Subvention de l'État	3,25	9,507
Prêt de la Région à la RATP	1,70	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	16,71	48,811
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,42	10,000
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>	<b>292,100</b>

L'opération a finalement été décomposée en 3 tranches fonctionnelles, dont le financement de la 3<sup>ème</sup> (T 3) a fait l'objet de la tranche TF3 de la convention de convention.

Concomitamment à l'approbation de la tranche TF3, des surcoûts avaient été identifiés notamment en matière d'acquisitions foncières) et devaient faire l'objet d'un avenant avant la fin 2008. Ces surcoûts identifiés ont abouti à un financement supplémentaire de 20 M€ (aux conditions économiques de 2008, soit 18,045 M€ aux conditions économiques de janvier 2006) à hauteur de 70% pour la Région Ile-de-France (soit 14 M€ 2008) et 30% pour le Département du Val-de-Marne (soit 6 M€ 2008).

La présente convention a notamment pour objet de régulariser ce financement supplémentaire.

Depuis l'approbation de cet avant-projet modificatif, de nombreuses modifications sont intervenues. Celles-ci sont de plusieurs natures : des modifications de programme, des modifications de maîtrise d'ouvrage suite au désengagement de la DDT 91 (ex DDEA 91), une modification du coût d'objectif de l'opération et une modification du calendrier et de la date de mise en service.

### Des modifications de programme

- La modification du tracé du tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly et conséquences  
 Courant 2008, la Communauté de Communes Les Portes de l'Essonne (CCPE) a exprimé son souhait de réaliser un aménagement urbain à l'« Entrée Nord » de son territoire, autour du terminus d'Athis-Mons, conduisant les partenaires du projet à réfléchir aux conditions de réalisation d'un tel aménagement. Le 27 octobre 2009, les financeurs ont confirmé ne pas s'opposer à la modification de l'implantation de la plateforme tramway. Le tracé de voie a ainsi été modifié. La station terminus est déplacée mais non modifiée.
  
- La reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière  
 Afin de reconstituer et d'optimiser les fonctionnalités associées à la gare routière, le projet intègre la réalisation d'un raccordement de voirie. Ce raccordement de voirie est intégré au programme de l'opération en tant qu'il préfigure l'aménagement complet et définitif de l'« Entrée Nord » du territoire, autour du terminus d'Athis-Mons. Cette reconstitution est articulée avec le projet d'entrée de Ville de la CALPE, également inscrit au titre du Grand Projet 3 du Contrat de Projets Etat – Région 2007 - 2013 en faveur des projets d'aménagement du territoire, et celui du contournement d'Orly du CG91, également inscrit au titre du Contrat Particulier Région – Département de l'Essonne 2007 - 2013.

- 
- Modification du profil en travers dans les tranchées couvertes d'Orly et conséquences  
Le 8 juillet 2009, le dossier des tranchées couvertes d'Orly avec prise en compte du projet de tramway a été présenté à la Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR) et a reçu un avis favorable sous la réserve « de trouver une autre solution pour l'implantation de la piste cyclable » sous les tranchées couvertes d'Orly (sous maîtrise d'ouvrage de la DDEA 91). Dans ces conditions, il est apparu que la piste cyclable ne pouvait plus être positionnée côté RN7 et que le désaxement de la RN7 dans les tranchées couvertes d'Orly n'était de ce fait plus nécessaire. En revanche, la continuité cyclable sera assurée dans la travée Est, du côté de la voie de service d'Aéroports de Paris, au travers d'un aménagement spécifique. Le désaxement de la chaussée de la RN7 dans les tranchées couvertes d'Orly est retiré du programme de l'opération.
- Projet connexe d'aménagement dans le domaine aéroportuaire d'Orly et conséquences  
Aéroports de Paris développe dans l'emprise aéroportuaire un programme d'urbanisme de quartier tertiaire, nommé « Cœur d'Orly ». La première séquence d'aménagement et de construction, localisée en bordure de l'accès principal (A106) jusqu'à l'aérogare Sud, est en interface étroite avec le projet de tramway. En outre, Aéroports de Paris s'est fait le relais, courant 2009, d'une proposition issue des réflexions des assises du pôle d'Orly, consistant à déplacer la piste cyclable, longeant actuellement la RN7 au nord des tranchées couvertes d'Orly, vers le futur quartier Cœur d'Orly, le long de l'ancienne RN7 « historique ». Cette proposition ayant été acceptée le 17 septembre 2009 par le comité de suivi de la convention de financement.  
Le programme de l'opération intègre la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la partie de l'itinéraire entre la rue de Barcelone et le carrefour de la Pergola. Ce nouveau tracé présente l'intérêt de se brancher sur la voie de service d'Aéroports de Paris impliquant la suppression de la passerelle cyclable prévue pour traverser la bretelle de la RN7 (elle est supprimée du programme).  
Le programme des aménagements réalisés au titre du projet de tramway est ajusté pour permettre la réalisation du plan de voirie défini par Aéroports de Paris pour l'horizon dit « H3 » (géométrie de la voirie, certains équipements urbains...).
- Réaménagements autour du pôle de Villejuif Louis Aragon nécessaires à l'arrivée du tramway  
Le projet de tramway T7 ne prévoyait pas le réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle permettant l'accueil du terminus du tramway. Ces actions étaient notamment prises en charge par le contrat de pôle de Villejuif Louis Aragon, parallèlement à l'opération de tramway entre Villejuif et Athis-Mons. Il s'agit du réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle, indispensable à la création des emprises permettant l'insertion du tramway, ainsi que du déplacement des rampes donnant accès au parking relais existant. L'imbrication de ces travaux avec ceux du tramway, ainsi que la difficulté de mobiliser les financements dans le cadre du pôle Villejuif Louis Aragon, a conduit le comité de suivi de la convention de financement du projet de tramway à intégrer ces aménagements au programme de l'opération.  
Le programme de l'opération est augmenté du réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle, préalable indispensable à la libération des emprises nécessaires à l'insertion du tramway, et du déplacement des rampes donnant accès au parking relais existant, nécessaire à l'insertion et au bon fonctionnement du tramway.
-

---

Autres modifications de programme

D'autres modifications de programme sont intervenues depuis l'approbation de l'avant-projet modificatif. De par leur caractère limité, elles n'auraient pas, à elles seules, justifié la réalisation d'un nouvel avant-projet modificatif.

Elles concernent notamment : quelques aménagements le long de la RD7 entre les stations « Ecole départementale » et « Petite Bretagne » (ajout d'une traversée pour le retournement des pompiers, ajustement de la surlargeur de plateforme, etc.), certains aménagements de voirie au niveau de la Porte de Thiais, face au péage du MIN de Rungis (suppression de ces aménagements du programme de l'opération : ils seront réalisés au préalable, dans un autre cadre) et quelques aménagements dans le domaine de la SILIC (modification limitée de certaines intersections).

### **Une modification de maîtrise d'ouvrage**

La DDEA 91 était un des maîtres d'ouvrage de l'opération de tramway T7. A ce titre elle assurait la maîtrise d'ouvrage notamment des travaux d'aménagement de voirie de la RN7 entre Orly Sud et Athis-Mons, de la gare routière d'Athis-Mons, de la coordination des études et les travaux de déplacement des réseaux concessionnaires.

Par courrier en date du 20 juillet 2009, la DDEA 91 a fait part au STIF de sa volonté de se désengager de la maîtrise d'ouvrage de cette opération, pour des questions de capacité d'ingénierie interne et d'opportunité liée aux discussions sur le programme modificatif.

Afin de d'assurer la continuité et le calendrier du projet, le STIF s'est proposé de se substituer à la DDEA 91 dans sa maîtrise d'ouvrage et d'exercer sa compétence de maîtrise d'ouvrage directe des travaux. Cette décision a été approuvée le 17 février 2010 en Conseil du STIF.

En parallèle, le STIF a demandé à la RATP de reprendre la maîtrise d'ouvrage des études et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation du système de transport au sud des tranchées couvertes d'Orly (y compris les travaux préparatoires), des études et travaux du comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly et de la reprise de la bretelle de sortie de la RN 7 vers la rue de Barcelone.

D'autre part, comme indiqué précédemment, le CG 94 a vu son périmètre de maîtrise d'ouvrage augmenté des études et travaux relatifs au réaménagement de l'avenue de Stalingrad permettant l'insertion du tramway et du déplacement des rampes d'accès au parking relais existant.

Enfin, des réajustements mineurs de périmètre de maîtrise d'ouvrage sont régularisés dans l'Avant-Projet modificatif n°2.

Le détail des périmètres de maîtrise d'ouvrage est donné en annexe de la présente convention de financement.

### **Modification du coût d'objectif**

Des évolutions de coût ont été constatées sur le projet de tramway T7. Elles résultent :

Des modifications de programme en plusieurs endroits de la ligne

Ceci concerne principalement : la modification des terrassements de l'avenue Jean-Pierre Bénard, la modification de l'échangeur Jean-Pierre Bénard, l'étude de faisabilité de la modification du tracé tramway, la modification du tracé tramway et ses conséquences induites, le dévoiement de la route de service d'ADP à Athis-Mons et ses

conséquences induites, la provision pour indemnisation des concessionnaires modifiés par le nouveau tracé du tramway, la modification de la gare routière d'Athis-Mons, le raccordement de voirie correspondant, les raccordements de voirie complémentaires, l'indemnisation des concessionnaires dévoyés par ces raccordements de voirie, hors domaine public routier, la reprise du système de transport pour les intersections de voirie, la modification du Musée Delta, la suppression du désaxement de la RN7 dans les tranchées couvertes, la suppression de la piste cyclable et le nouvel aménagement cyclable dans les tranchées couvertes, la reprise de la voie de service entre la station Orly Sud et les quais de livraison d'ADP, les sondages de vérification de l'assainissement transversal dans les tranchées couvertes, la suppression de la passerelle cycliste à Orly Sud, le dévoiement de la piste cyclable via Cœur d'Orly, la prise en compte de l'horizon H3 d'ADP, les reprises d'études dans ADP (imputables à la piste cyclable ou aux évolutions successives de Cœur d'Orly), la modification des dévoiement réseaux tiers dans le domaine d'ADP suite aux modifications de programme, la réduction du périmètre des travaux à la Porte de Thiais, la mise en place de Parcival, l'intégration de l'avenue de Stalingrad au projet, ainsi que des rampes du parking du pôle Villejuif Louis Aragon.

**Ces différentes modifications présentent un surcoût de 10,699 M€ (CE 01/2006).**

- De la modification de la maîtrise d'ouvrage  
Ceci concerne principalement : le transfert des terrassements de l'avenue Jean-Pierre Bénard (DDE91 > RATP), le transfert de l'échangeur Jean-Pierre Bénard (DDE91 > RATP), le transfert de la gare routière d'Athis-Mons (DDE91 > STIF), le transfert du Musée Delta (RATP > Athis-Mons sous périmètre financier du STIF), le transfert du comblement du tunnel vélos, ainsi que de la bretelle de sortie de la RN7 à Orly Sud (DDE91 > RATP), les sommes non utilisées (i.e. « budget initial de la DDE91 » moins « montants réaffectés aux maîtres d'ouvrage repreneurs » - « dépenses réelles de la DDE91 avant désengagement »).

**Ces différentes modifications présentent une économie de 1,150 M€ (CE 01/2006).**

- Une évolution du coût à programme constant  
Ceci concerne principalement : l'indemnisation de la société Carrefour pour les acquisitions foncières et la reconstitution des places de parking nécessaires à l'implantation d'une partie de la gare routière sur le parking du centre commercial, le nouveau giratoire de la gare routière ainsi que son raccordement à l'intersection de la RN7 et de l'avenue Paul Vaillant Couturier, la modification de l'issue de secours d'ADP à Orly Sud, les surcoûts de dévoiements de réseaux d'ADP, le traitement des terres polluées aux hydrocarbures dans les tranchées couvertes d'Orly et les méthodes d'exécutions particulières, l'évolution du coût du comblement du tunnel vélos et de la bretelle de sortie de la RN7 à Orly Sud, la location de la zone de stockage « des Meuniers » (à la place d'une mise à disposition gratuite par ADP), le surcoût lié au dévoiement des réseaux (non signalés précédemment) de la DiRIF au droit de l'OA2, le surcoût des acquisitions foncières du CG94, les autres surcoûts du CG94, les surcoûts des acquisitions foncières de la RATP, partiellement compensés par la recette de cession des excédents de terrains du SMR (Sud + Est + Nord), les autres surcoûts de la RATP, les surcoûts de la DiRIF, de la SILIC, de la SOGARIS, le surcoût lié à l'allongement des délais en coordination.

**Ces différentes modifications présentent un surcoût de 16,701 M€ (CE 01/2006).**

A noter qu'au regard de l'ajustement des montants de travaux suite aux premiers retours d'appels d'offres (et en tenant compte des prévisibles réclamations des entreprises) :

- la RATP a indiqué une économie de 7 M€ (CE 01/2006) sur son coût d'objectif (cette économie est incluse dans les différents montants présentés ci-avant) ;
- le Département du Val-de-Marne a indiqué également des économies d'un montant de 7,939 M€ (CE 01/2006). Ces économies seront dirigées vers l'évolution de son périmètre de maîtrise d'ouvrage présenté ci-avant (aménagement du terminus Villejuif - Louis Aragon).

Par conséquent, le surcoût total de l'opération est de 26,249 M€ (CE 01/2006). Après réunion du comité de suivi de la convention de financement et d'une réunion des partenaires du projet avec la CALPE en novembre 2010, il a été décidé la prise en charge de ce surcoût par les financeurs :

- à hauteur de 18,045 M€ par la Région Ile-de-France (70 %) et le Département du Val-de-Marne (30 %) (cette somme correspond à l'autorisation de programme supplémentaire votée en 2008) ;
- à hauteur de 0,801 M€ par l'Etat ;
- à hauteur de 3,194 M€ par la Région Ile-de-France se décomposant ainsi :
  - o 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
  - o 2,048 M€ au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;
- à hauteur de 2,048 M€ par le Département de l'Essonne au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;
- à hauteur de 2,396 M€ par la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne qui devient un nouveau financeur du projet. Ce montant se décompose ainsi :
  - o 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
  - o 1,250 M€ forfaitaire.

Par ailleurs, il est noté une économie de 0,235 M€ sur les financements de la Région Ile de France au titre du GP5 du CPER 2007 – 2013.

Par conséquent, le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais comme suit :

	%	M€ (CE 01/2006)
Subvention de la Région Ile de France	73,63	234,395
Subvention de l'État	3,24	10,308
Prêt de la Région à la RATP	1,56	4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	17,03	54,225
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,78	12,048
Participation de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	0,75	2,396
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>	<b>318,349</b>

### Une modification du calendrier et de la date de mise en service.

Le calendrier de réalisation de l'opération est modifié pour prendre en compte deux facteurs :

- le retard pris par les acquisitions foncières du Conseil général du Val-de-Marne. Ceci implique un retard sur les travaux des concessionnaires entre Villejuif et Thiais et par conséquent sur les travaux de voirie ;
- la remise en cause par la CNESOR du profil en travers à l'intérieur des tranchées couvertes d'Orly a conduit Aéroports de Paris à suspendre ses marchés et travaux de dévoiements des réseaux. Ce retard se répercute sur le calendrier général de l'opération.

Par conséquent, la date de mise en service du tramway T7 entre Villejuif – Louis Aragon et Athis-Mons est décalée à octobre 2013. Le planning est présenté en annexe de la présente convention.

Toutes ces modifications ont donc abouti à :

- la rédaction d'un avant-projet modificatif n°2 ;
- la rédaction du présent avenant aux conventions précédentes (TF1, TF2 et TF3).

---

## 1. OBJET DE L'AVENANT AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT

*Cet article annule et remplace l'article 1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

L'objet du présent avenant aux conventions de financement est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : " Création d'une liaison en mode tramway Villejuif Louis Aragon-Athis-Mons ".

La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne est partie aux conventions modifiées par le présent avenant.

Une première convention de financement, notifiée le 4 septembre 2007, a fixé le financement d'une première tranche fonctionnelle T 1 de l'opération.

Une deuxième convention de financement, notifiée le 25 novembre 2008, a fixé le financement d'une deuxième tranche fonctionnelle T 2 de l'opération.

Une troisième convention de financement, notifiée le 13 janvier 2010, a fixé le financement d'une troisième tranche fonctionnelle T 3 de l'opération.

Le présent avenant aux conventions de financement établit le plan de financement total de l'opération tel que précédemment défini dans les trois tranches fonctionnelles ainsi que la prise en compte des différents surcoûts.

Le présent avenant aux conventions de financement fixe un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments définis dans l'Avant Projet, l'Avant Projet modificatif n°1 et l'Avant Projet modificatif n°2 visés ci-dessus.

Le présent avenant modifie les 3 conventions de financement précédemment notifiées.

Le financement des travaux pour la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS fait l'objet par ailleurs de conventions spécifiques entre la RATP et chacun des maîtres d'ouvrage concernés.

Les articles non modifiés par le présent avenant demeurent en vigueur.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant la dénomination unique suivante :

**« Tramway T7 Villejuif Louis Aragon – Athis-Mons »**

## 2. CONTENU DE L'OPERATION

### 2.1. Description du projet

Le projet répond aux objectifs du Schéma Directeur d'Ile-de-France et au Plan de Déplacements Urbains, en ce qu'il :

- facilite les déplacements dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne ;
- renforce le maillage entre les lignes de transport en commun par de nouvelles correspondances avec la ligne 7 du métro à Villejuif Louis Aragon au Nord du secteur, le

Trans Val-de-Marne au Marché d'Intérêt National de Rungis, la ligne C du RER à Rungis – La Fraternelle et de nombreuses lignes d'autobus ;

- favorise le développement des transports en commun et encourage la réduction du trafic automobile en proposant une offre attractive, au niveau de la qualité de service (vitesse, régularité, fréquence et confort) et de la desserte. Actuellement, la voiture individuelle prédomine, et les transports collectifs sont performants surtout vers Paris ;
- améliore en outre la desserte du pôle d'emploi d'Orly – Rungis, le troisième par ordre d'importance de la région Ile-de-France, comprenant le Marché d'Intérêt National de Rungis, le centre commercial de Belle-Épine, ou encore l'aéroport d'Orly.

S'inscrivant dans deux départements (Val-de-Marne et Essonne) et dix communes (Villejuif, Vitry-sur-Seine, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Orly, Villeneuve-le-Roi, Paray Vieille-Poste et Athis-Mons), cette nouvelle ligne de tramway s'étend sur 11,2 km, depuis le terminus actuel Villejuif Louis Aragon de la ligne 7 du métro jusqu'au centre commercial d'Athis-Mons.

Ce projet comporte la création de 18 stations, d'un site de maintenance et de remisage des rames sur la commune de Vitry-sur-Seine, d'une gare routière au terminus d'Athis-Mons, de trois ouvrages d'art et sept postes de redressement pour l'alimentation en énergie de la ligne.

- De Villejuif Louis Aragon jusqu'à l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway est implanté en position axiale sur la RD7 qui est requalifiée de façade à façade dans une emprise de 40 mètres de largeur ;
- Depuis l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, le tramway emprunte l'avenue de la République et dessert le MIN de Rungis à la Porte de Thiais où il assure une correspondance avec le TVM ;
- Il dessert ensuite le centre commercial régional de Belle Épine avec la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de la RD7, puis il franchit la RN 186 et l'A 86 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art pour desservir le secteur administratif de SOGARIS et le secteur du MIN de la Porte de Rungis qui est déplacée pour le passage du tramway ;
- Le tramway dessert ensuite la zone d'activité de la SILIC pour rejoindre la rue de la gare à Rungis où il assure une correspondance avec la ligne C du RER à la gare de Rungis la Fraternelle ;
- Puis il emprunte le domaine d'Aéroports de Paris pour desservir successivement les zones d'activité d'Orlytech, d'Orlyfret après avoir franchi l'autoroute A 106 et la RN 7 avec la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art et l'aérogare d'Orly-Sud ;
- Le tramway s'inscrit ensuite latéralement à la RN 7 sous les pistes et les bâtiments de l'aérogare sud, puis à nouveau dans le domaine d'Aéroports de Paris pour rejoindre le terminus devant le centre commercial d'Athis-Mons.

Les équipements d'exploitation et les dispositifs de signalisation sont conçus pour permettre de répondre aux objectifs de qualité de service fixés (vitesse commerciale de l'ordre de 20 km/h, fréquence d'une rame toutes les 5 minutes en heure de pointe). La totalité de la ligne sera parcourue en environ une demi-heure. Le matériel sera à roulement fer et circulera en rame simple d'une capacité minimale 200 places.

La mise en service du tramway Villejuif – Athis-Mons va permettre d'assurer environ 36 000 voyages par jour, soit 9,7 millions par an pour une population et un nombre d'emplois desservis dans un rayon de 500 mètres de 65 000 personnes.

---

## 2.2. Description des travaux

La description des travaux est détaillée dans :

- l'avant-projet de l'opération "tramway de Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons" approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 ;
- l'avant-projet modificatif n°1 approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008 ;
- l'avant-projet modificatif n°2 approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011.

## 2.3. Coût de réalisation

*Cet article annule et remplace l'article 5.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Le présent avenant porte sur le financement d'études de projet et des travaux pour un montant global de **318,349 M€** HT CE 01/2006 soit 374,973 M€ HT prévisionnels courants.

Ce coût d'objectif se décompose :

- le programme de tramway T7 tel que décrit au Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006 et au Contrat de Projets Etat – Région 2007 -2013 pour un montant de **310,699M€** HT CE 01/2006 soit 365,209 M€ HT prévisionnels courants ;
- la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville de la CALPE pour un montant de **7,65 M€** HT CE 01/2006 soit 9,764 M€ HT prévisionnels courants.

## 2.4. Durée prévisionnelle de réalisation des études et travaux

*Cet article annule et remplace l'article 4 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

La durée de réalisation des études et travaux engagés et définis à l'article 2.2 est estimée à 40 mois à compter de la notification par le STIF à l'ensemble des signataires de la présente.

## 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

Chacune des parties s'engage sur la réalisation des études, d'acquisitions foncières et de travaux telle que définie à l'article 2, chacune selon son périmètre respectif.

### 3.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

### 3.2. Les Maîtres d'Ouvrage

*Cet article annule et remplace l'article 2 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

### 3.2.1. Désignation et coordination des Maîtres d'Ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont désormais:

- Le Département du Val-de-Marne et la DiRIF qui reçoivent directement les financements des financeurs,
- Le STIF qui reçoit directement les financements des financeurs pour sa part de maîtrise d'ouvrage ainsi que pour le dévoiement d'une partie des réseaux concessionnaires hors domaine public routier,
- La RATP qui reçoit directement les financements des financeurs pour sa part de maîtrise d'ouvrage et pour celles de la SEMMARIS, de la SILIC et de SOGARIS, ainsi que pour le dévoiement d'une partie des réseaux concessionnaires hors domaine public routier,
- Pour le dégagement des emprises sur les domaines respectifs, la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS qui reçoivent les financements de la RATP à travers des conventions spécifiques,

La DDT 91, jusqu'à la notification du présent avenant, et la DDE 94, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2006, ont exercé des missions de maîtrise d'ouvrage au titre des conventions précédentes.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage : Département du Val-de-Marne, STIF, DiRIF et RATP est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

Par sa décision n° 2006-1168 du 13 décembre 2006, approuvant l'avant projet de l'opération, le STIF a désigné la RATP en qualité de maître d'ouvrage coordinateur.

Chacun des maîtres d'ouvrage est responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'Avant Projet et les avenants établis par lui et approuvé par Conseil du STIF le 13 décembre 2006, le 9 juillet 2008 et le 9 février 2011.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département du Val-de-Marne, le STIF, la DiRIF et la RATP, et pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS 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 3.2.5 ci-après et du coût d'objectif défini à l'article 3.2.4 ci-après,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 8 ci-après.

Les opérations communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de l'un ou plusieurs d'entre eux, engagent la responsabilité des maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie, archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination...).

D'un commun accord entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage et le STIF, la charge de conception de la communication pour l'opération sera prise en charge par le Département du Val-de-Marne, la DiRIF, le STIF et la RATP, proportionnellement à leurs montants de travaux respectifs.

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

### 3.2.2. Périmètre des maîtres d'ouvrage

*Cet article annule et remplace l'article 3.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

---

Les périmètres de maîtrise d'ouvrage sont détaillés dans l'annexe 3.

### 3.2.3. Engagements des Maîtres d'Ouvrage

*Cet article annule et remplace l'article 3.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Les engagements des maîtres d'ouvrage sont définis 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 tels que définis dans le dossier d'Avant-projet et les Avant-projets modificatifs pour son périmètre.

### 3.2.4. Périmètre des conventions précédentes et du présent avenant

- la réalisation des études Avant Projet, PRO et ACT, des acquisitions foncières et des travaux préparatoires (anciennement au sein de la tranche T1 dont la convention de financement a été notifiée le 4 septembre 2007 pour un montant de 51,158 M€ (CE janvier 2006)) ;
- la réalisation des travaux préparatoires de libération des emprises et travaux préparatoires d'ouvrages d'art, du site de maintenance et de remisage des rames et participation du tramway au pôle de Villejuif – Louis Aragon ((anciennement au sein de la tranche T2 dont la convention de financement a été notifiée le 25 novembre 2008 pour un montant de 41,979 M€ (CE janvier 2006)) ;
- la réalisation de la fin des travaux et la mise en service de l'opération objet de la présente convention (anciennement au sein de la tranche T3 dont la convention de financement a été notifiée le 13 janvier 2010 pour un montant de 198,602 M€ (CE janvier 2006))

Le présent avenant porte sur :

- les surcoûts identifiés sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne, notamment sur les acquisitions foncières, pour un montant de 20 M€ aux conditions économiques de 2008 (soit un montant de 18,045 M€ CE janvier 2006).
- Les surcoûts identifiés sur de nombreux périmètres (RATP, DiRIF, SOGARIS, SILIC, STIF) ainsi que la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville de la CALPE.

### 3.2.5. Respect des coûts d'objectifs

*Cet article annule et remplace l'article 13.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect du coût d'objectif tel qu'il est défini à l'article 4.2. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de l'avenant, selon les modalités de l'article 4.2.3.

### 3.2.6. Respect des délais de réalisation

*Cet article annule et remplace l'article 2 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de l'opération objet du présent avenant aux précédentes conventions et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.4.

---

Le délai de réalisation court à compter de la notification du présent avenant à l'ensemble des signataires.

### **3.3. Maître d'ouvrage coordinateur**

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 3.2.1, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à :

- Assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc) ;
- Animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc) ;
- Etre 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 ;
- Piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 17 ci-après ;
- Assurer la concertation des CSPS ;
- Coordonner les OPC des MOA ;
- Assurer le premier regard sécurité du système global, coordonner les regards sécurité des sous-systèmes du projet, et coordonner la mise au point des dossiers de sécurité successifs ;
- Gérer les interfaces avec des opérations connexes.

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.

### **3.4. Les financeurs**

#### 3.4.1. Identification

Le financement de l'opération, objet du présent avenant, est assuré par :

- L'Etat,
- La Région Ile de France,
- Le Département du Val-de-Marne,
- Le Département de l'Essonne,
- La RATP,
- La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne.

#### 3.4.2. Engagements

*Cet article annule et remplace l'article 7.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

La signature du présent avenant vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études et travaux définis à l'article 2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

---

## 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 4.1. Estimation des dépenses

*Cet article annule et remplace l'article 5.1 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Les dépenses afférentes à la réalisation du « tramway T7 Villejuif Louis Aragon - Athis-Mons » depuis les études de l'AVP jusqu'à la mise en service sont évaluées aux conditions économiques de janvier 2006.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 7.1.1. Modalités de modification du coût d'objectif.

Le montant prévisionnel des dépenses correspondant aux études et travaux visés à l'article 2 est évalué à :

- **318,349 M€ HT**, aux conditions économiques de référence (au 1er janvier 2006)
- 374,973 M€ prévisionnels courants, estimés selon les modalités d'actualisation prévisionnelle prévue à l'article 4.2.3.

### 4.2. Coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage

#### 4.2.1 Coût d'objectif des maîtres d'ouvrage de l'opération

*Cet article annule et remplace l'article 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Coût d'objectif de la DiRIF (et de la DDE 94)

Avant le 01/01/2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage d'une partie des acquisitions foncières et de la maîtrise d'œuvre de la RN 7, pour un coût d'objectif initial de 4,844 M€ (CE 01/2006). Ce périmètre a été transféré de la DDE 94 au CG 94 au 01/01/2006.

Le décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 94 (jusqu'au 1er janvier 2006) fait apparaître un coût d'objectif ex-post pour la DDE 94 régularisé par la convention TF3 à 3,527 M€. Le montant des AE affectées non mandatées par la DDE 94 s'élève à 1,613 M€ qui ont été transférés comptablement au CG 94 dans le cadre de la convention TF3.

Au 01/01/2007, le périmètre de la DDE 94 restant correspondant aux travaux et frais de maîtrise d'œuvre liés au passage du tramway sous l'ouvrage supportant A106, au niveau du carrefour Lindbergh, à Rungis a été transféré à la DiRIF, pour un coût prévisionnel de 1,121 M€ (CE 01/2006). La dernière estimation de la DiRIF sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage fait apparaître une augmentation de son coût d'objectif.

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la DiRIF est désormais fixé à 1,936 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 1,912 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),

- 0,024 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la DiRIF.

Le coût d'objectif de la DiRIF est fixé à 1,912 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagement de voiries et de reprise de l'ouvrage A106	1,650 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,150 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,112 M€

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

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne initialement fixé à 64,958 M€ (CE 01/2006) a été modifié pour tenir compte du décompte réel des dépenses effectuées par la DDE 94 (jusqu'au 1er janvier 2006), de la régularisation des AE affectées non mandatées et des surcoûts déjà pris en charge. La dernière estimation du Département du Val-de-Marne sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage fait apparaître une augmentation de son coût d'objectif.

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne est désormais fixé à 79,769 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 79,269 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières et le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,500 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne.

Le coût d'objectif du Département du Val-de-Marne est fixé à 79,269 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Acquisitions foncières et démolitions	34,391 M€
Travaux d'aménagements de voirie	34,550 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	4,642 M€
Provision pour aléas et imprévus	2,972 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	2,714 M€

#### Coût d'objectif du STIF (et de la DDT 91)

Avant la notification du présent avenant, la DDT 91 assurait la maîtrise d'ouvrage de certains travaux dans le département de l'Essonne, dont ceux de la gare routière, pour un coût d'objectif de 9,028 M€ (CE 01/2006). Les dépenses réelles de la DDT 91 à la date du présent avenant se montent à 0,300 M€ (CE 01/2006).

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du STIF est fixé à 10,867 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 4,040 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7 (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 6,725 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux correspondant à la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville d'Athis Mons (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus).
- 0,103 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage du STIF.

Le coût d'objectif du STIF est fixé 10,764 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Acquisitions foncières et démolitions	0,584 M€ (1)
Travaux Gare Routière et rétablissement fonctionnalités associées	7,106 M€ (2)
Frais de maîtrise d'œuvre	0,606 M€ (3)
Provision pour aléas et imprévus	0,669 M€ (4)
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,802 M€ (5)
Indemnisation des tiers	0,997 M€ (6)

(1) dont 0,459 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7

(2) dont 2,653 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7

(3) dont 0,276 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7

(4) dont 0,236 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7

(5) dont 0,415 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7

(6) dont 0,000 M€ pour le coût des travaux issus du périmètre initial du tramway T7 ; ce montant comprend l'indemnisation du musée Delta au bénéfice de la ville d'Athis-Mons à hauteur de 0,436 M€ CE01/2006. Le montant de cette indemnisation était précédemment inscrit dans le périmètre « travaux » de la RATP.

#### Coût d'objectif de la RATP

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est désormais fixé à 199,664 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 3,220 M€ (CE 01/2006) pour la mission de coordination des maîtres d'ouvrage.
- 193,638 M€ (CE 01/2006) pour les acquisitions foncières et le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus).
- 2,065 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.
- 0,742 M€ (CE 01/2006) de frais financiers pour le financement de SEMMARIS, SILIC, SOGARIS et les transferts de maîtrise d'ouvrage.

Le coût d'objectif de la RATP est fixé à 196,858 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Coordination des MOA	3,220 M€
Acquisition foncières	14,719 M€
Travaux du système de transport et aménagements de voirie transférés	142,714 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	17,619 M€
Provision pour aléas et imprévus	11,534 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	7,052 M€

#### Coût d'objectif de dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs

##### Coût d'objectif de la SEMMARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS est désormais fixé à 3,813 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 3,801 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,012 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SEMMARIS.

Le coût d'objectif de la SEMMARIS est fixé à 3,801 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries et déplacement du péage	3,005 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,240 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,250 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,306 M€

#### Coût d'objectif de la SILIC

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SILIC est désormais fixé à 5,589 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 5,569 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,020 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la SILIC.

Le coût d'objectif de SILIC est fixé à 5,569 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	4,881 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,100 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,366 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,222 M€

#### Coût d'objectif de SOGARIS

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de SOGARIS est désormais fixé à 1,426 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 1,421 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),
- 0,005 M€ (CE 01/2006) prorata pour les dépenses communes et la communication, affecté au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de SOGARIS.

Le coût d'objectif de SOGARIS est fixé à 1,421 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux d'aménagements de voiries	1,124 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,000 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	0,156 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,141 M€

#### Coût d'objectif des travaux d'Aéroports de Paris sur la plateforme aéroportuaire

Le coût d'objectif des travaux placés sous la maîtrise d'ouvrage d'Aéroports de Paris sur la plateforme aéroportuaire est désormais fixé à 8,292 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux de dévoiement de réseaux et travaux annexes	6,096 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,674 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	1,007 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,514 M€

#### Coût d'objectif des travaux des concessionnaires tiers sur la plateforme aéroportuaire

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires tiers sur la plate-forme aéroportuaire est désormais fixé à 3,014 M€ (CE 01/2006) répartis comme suit :

- 2,342 M€ (CE 01/2006) pour le coût des travaux (provision pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus),

- 
- 0,672 M€ (CE 01/2006) correspondant à une provision en cas d'action récursoire des concessionnaires tiers hors de la zone de prise en charge par l'opération tramway.

Le coût d'objectif des travaux placés sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires tiers sur la plate-forme aéroportuaire est fixé à 2,342 M€ (CE 01/2006) ; il se décompose comme suit :

Travaux de dévoiement de réseaux et frais de MOA et de MOE	2,033 M€
Provision pour aléas et imprévus	0,309 M€

#### Coût d'objectif des travaux des concessionnaires hors domaine d'Aéroports de Paris

Le coût d'objectif des travaux placés sous la maîtrise d'ouvrage des concessionnaires hors domaine d'Aéroports de Paris est fixé à 0,154 M€ (CE 01/2006).

#### Dépenses communes

Les dépenses communes (incluant les frais de communication) sont incluses dans les coûts prévisionnels placés sous chaque maîtrise d'ouvrage de l'opération. Elles sont gérées par le coordinateur des maîtres d'ouvrage et se montent désormais à 2,728 M€ (CE 01/2006). Les parts relatives à chaque maître d'ouvrage sont respectivement :

DiRIF	0,024 M€
Département du Val-de-Marne	0,500 M€
STIF	0,103 M€
RATP	2,065 M€
SEMMARIS	0,012 M€
SILIC	0,020 M€
SOGARIS	0,005 M€

#### 4.2.2 Coûts détaillés

*Cet article annule et remplace l'article 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Périmètres financiers :	RATP :	CG94 :	Avant le 01/01/2006 DDE 94 :	Après le 01/01/2006 DiRIF :	Avant le 01/01/2011 DDE 91 :	STIF :	SEMMARIS :	SILIC :	SOGARIS :	TOTAL
<b>Total, dont</b>	<b>211,786</b>	<b>79,269</b>	<b>3,527</b>	<b>1,912</b>	<b>0,300</b>	<b>10,764</b>	<b>3,801</b>	<b>5,569</b>	<b>1,421</b>	<b>318,349</b>
Coordination des maîtres d'ouvrages	3,220	-	-	-	-	-	-	-	-	3,220
Acquisitions foncières	14,719	34,391	1,878	0,000	-	0,584	-	-	-	51,572
Maîtrise d'ouvrage	7,052	2,714	0,456	0,000	0,027	0,802	0,306	0,222	0,141	11,720
Provision pour aléas et imprévus	11,534	2,972	0,000	0,112	0,000	0,669	0,240	0,100	0,000	15,627
Frais d'études et de surveillance	17,619	4,642	1,193	0,150	0,273	0,606	0,250	0,366	0,156	25,255
Travaux	142,714	34,550	0,000	1,650	0,000	7,106	3,005	4,881	1,124	195,030
Dépenses communes	2,728	-	-	-	-	-	-	-	-	2,728
Frais financiers	0,742	-	-	-	-	-	-	-	-	0,742
Indemnisation des tiers	11,459	-	-	-	-	0,997	-	-	-	12,456

#### 4.2.3 Modalités d'actualisation

*Cet article annule et remplace l'article 5.1 de la convention TF2 et TF3.*

Les conditions économiques de référence du présent avenant sont celles de janvier 2006.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence du présent avenant par application de l'indice professionnel TP01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants fin de chantier :

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

### 4.3. Plan de financement

#### 4.3.1. Plan de financement général de l'opération

*Cet article annule et remplace l'article 7.2 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Le plan de financement des études et travaux de l'opération est établi en euros aux conditions économiques de référence:

En M€ CE 01/2006	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagnement urbain	
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>202,420</b>	<b>24,525</b>	<b>4,146</b>	<b>0,110</b>		<b>3,194</b>	<b>234,395</b>
	90,94%	30,94%	76,21%	36,67%		47,49%	73,63%
<i>Dont au titre du CPER 2000-2006</i>	14,258	5,592	1,666	0,110			21,626
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	188,162	18,933	2,480	0,000			209,575
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,146	1,146
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,048	2,048
<b>Etat</b>	<b>7,211</b>	<b>1,613</b>	<b>1,294</b>	<b>0,190</b>			<b>10,308</b>
	3,24%	2,03%	23,79%	63,33%			3,24%
<i>Dont au titre du CPER 2000-2006</i>	7,211	1,613	0,493	0,190			9,507
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 (3)</i>			0,801				0,801
<b>CG Val de Marne</b>	<b>1,094</b>	<b>53,130</b>					<b>54,225</b>
	0,49%	67,03%					17,03%
<b>CG Essonne</b>	<b>5,960</b>				<b>4,040</b>	<b>2,048</b>	<b>12,048</b>
	2,68%				100,00%	30,46%	3,78%
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	5,960				4,040		10,000
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,048	2,048
<b>CALPE</b>	<b>0,913</b>					<b>1,483</b>	<b>2,396</b>
	0,41%					22,05%	0,75%
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,146	1,146
<i>Dont participation forfaitaire</i>	0,913					0,337	1,250
<b>RATP</b> <i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>	<b>4,978</b>						<b>4,978</b>
	2,24%						1,56%
<b>TOTAL</b>	<b>222,576 (2)</b>	<b>79,269</b>	<b>5,440</b>	<b>0,300</b>	<b>4,040</b>	<b>6,725</b>	<b>318,349</b>

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

(2) : ce montant prend en compte les dépenses communes des maîtres d'ouvrages et frais financiers

(3) e montant prend en compte l'accord de décroisement validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunions du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements, les contributions, hors acquisitions foncières, qui sont versées aux maîtres d'ouvrage par les co-financeurs en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

En revanche, les subventions qui sont versées à la DiRIF ne sont pas exonérées de TVA (au même titre que, précédemment, pour la DDE 94 et la DDT 91).

#### 4.3.2. Plan de financement des surcoûts

En M€ CE 01/2006	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagnement urbain	
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>2,652</b>	<b>10,078</b>		<b>-0,333</b>		<b>3,194</b>	<b>15,591</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	2,652	10,078		-0,333			12,397
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,146	1,146
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,048	2,048
<b>Etat</b>			<b>0,801</b>				<b>0,801</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i>			0,801				0,801
<b>CG Val de Marne</b>	<b>1,094</b>	<b>4,319</b>					<b>5,414</b>
<b>CG Essonne</b>	<b>4,355</b>			<b>-8,395</b>	<b>4,040</b>	<b>2,048</b>	<b>2,048</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	4,355			-8,395	4,040		0,000
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,048	2,048
<b>CALPE</b>	<b>0,913</b>					<b>1,483</b>	<b>2,396</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,146	1,146
<i>Dont participation forfaitaire</i>	0,913					0,337	1,250
<b>TOTAL</b>	<b>9,014</b>	<b>14,398</b>	<b>0,801</b>	<b>-8,728</b>	<b>4,040</b>	<b>6,725</b>	<b>26,249</b>

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

---

#### 4.4. Modalités de versement des crédits de paiements

*Cet article annule et remplace l'article 9 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

##### 4.4.1. Versement par appel de fonds

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

Les paiements de l'Etat seront effectués sur la base des conventions précédentes en se référant au tableau de Bilan des autorisations d'engagement et des crédits de paiement de l'Etat en Annexe 16.

La demande de versement par appel de fonds comprendra l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées.

Le Département de l'Essonne versera à la RATP, à la notification de cet avenant, un acompte représentant 15% du financement du surcoût de 5,255 M€ courants dû par le Département, soit un montant de 788 250 €. Cet acompte sera déduit des demandes de versement faites par la RATP, selon les modalités des conventions, au CG 91 au titre du surcoût.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par représentant légal de l'organisme.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par les financeurs est plafonné à 90%. Les appels de fonds effectués par le STIF sont effectués sur le programme du tramway T7 d'une part et sur le poste reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière d'autre part, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville de la CALPE.

Les annexes 5, 6, 7, 8 et 9 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrage.

##### 4.4.2. Mandatement et règlement

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

##### 4.4.3. Versement du solde

Pour le versement du solde, le MOA transmet au Comité de suivi de la convention de financement un état final des dépenses et recettes.

A l'issue d'un comité de suivi de la convention de financement de clôture et sur la base de cet état final des dépenses, le maître d'ouvrage procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde.

##### 4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

Département du Val-de-Marne

sur le compte ouvert au nom de la paierie départementale du Val-de-Marne à la BDF Créteil, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00907

N° compte : D9400000000

Clé : 49

DRIEA-IF / DiRIF

sur le compte dont le numéro sera précisé lors de l'émission du titre de perception.

STIF

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

Code banque : 10071

Code guichet : 75000

N° compte : 00001005079

Clé : 72

RATP

sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Le paiement est effectué à RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
STIF	Direction des Projets d'Investissement 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS
État & DIRIF	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
RATP	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements Maison de la RATP

	LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94.011 - CRETEIL
Département de l'Essonne	Direction des Déplacements Boulevard de France 91012 EVRY Cedex
Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne	Direction des Finances 3 rue Lefèvre-Utile 91205 Athis-Mons

## 5. SUIVI DE L'OPERATION

*Cet article annule et remplace l'article 10, 11 et 14 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

### 5.1 Information

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

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

### 5.2 Suivi de la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France et Contrat Particulier Région Département, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi de la maîtrise d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2.1, et du délai indiqué à l'article 2.4 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 3.1, 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...). Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

### 5.3 Comité technique de suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de l'opération comprenant l'ensemble des signataires. Il se réunit au moins une fois par an, à l'initiative du STIF qui est chargé de son organisation.

A la demande d'un des signataires, il peut se réunir si une décision urgente doit être prise.

---

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. Il devra être transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le comité de suivi.

Le compte-rendu comporte notamment :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le calendrier des travaux,
- 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 restant à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé 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 des maîtres d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.2., 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 multiple,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre des conventions, le maître d'ouvrage coordinateur effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles des dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions économiques de janvier 2006 pour toute la période de réalisation.

#### **5.4 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.

### **5.5 Information hors comité de suivi**

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

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

### **5.6 Intervention d'experts**

*Cet article annule et remplace l'article 11.4 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

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 s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par le STIF, 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 chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

### **5.7 Revue de l'opération avant mise en service**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant.

## **6. COMMUNICATION**

*Cet article annule et remplace l'article 17 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

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

- associer, au sein d'un comité de communication, les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- 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 représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

Dans un souci d'identification des opérations Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, autorité organisatrice, maître d'ouvrage,
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire,
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

*Cet article annule et remplace l'article 12 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 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.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage coordinateur envisage des modifications de son programme dans l'opération ou constate les demandes de modification de l'un des maîtres d'ouvrage stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. 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 saisine 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 donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de

---

ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

## **8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **9.2 Modalités de modification du coût d'objectif ou des délais**

#### 8.1.1 Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

*Cet article annule et remplace l'article 13.2 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, le maître d'ouvrage coordinateur 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'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 6 du présent avenant 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 4.3 titre du coût d'objectif initial des maîtres d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Le maître d'ouvrage coordinateur est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

#### 8.1.2 Dispositions en cas de modification des délais

*Cet article annule et remplace l'article 13.3 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage coordinateur 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 coordinateur selon les dispositions de l'article 6 du présent avenant, 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 les maîtres d'ouvrage.

#### 8.1.3 Dispositions communes

Si, en application des statuts des maîtres d'ouvrage, ou des règles qui leurs sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de

---

l'article 7 du présent avenant, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour l'opération,
- 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 coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération des maîtres d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 7.2,
- d'augmentation du délai initial.

## **9. BILAN FINAL DE L'OPERATION**

### **9.2 Bilan physique et financier**

*Cet article annule et remplace l'article 15 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Le maître d'ouvrage coordinateur établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre du présent avenant.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant 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 comptabilisées 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, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées 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.

## **9.2 Évaluation économique, sociale et environnementale**

*Cet article annule et remplace l'article 16 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Les signataires du présent avenant ont décidé la réalisation de l'opération en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans les avant-projets approuvés 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 les avant-projets que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

En application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, il sera réalisé un bilan a posteriori de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage coordinateur organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service, comme stipulé au Contrat de Projets État – Région d'Île-de-France. Le maître d'ouvrage coordinateur transmettra ce bilan au STIF et aux financeurs.

## **10. DISPOSITIONS GENERALES**

### **10.1 Modification de la convention**

*Cet article annule et remplace l'article 18 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

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

### **10.2 Résiliation de la convention**

*Cet article annule et remplace l'article 19 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

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

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

---

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

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

Toutefois, dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à payer aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une remise à niveau fonctionnelle.

Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

### **10.3 Litiges**

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

### **10.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études seront transmis aux signataires de la présente convention en un exemplaire sous format CD Rom. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

### **10.5 Prise d'effet de l'avenant**

*Cet article annule et remplace l'article 20 de la convention TF1, TF2 et TF3.*

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, après signature de la présente par l'ensemble des signataires.

Les conventions expirent après la réalisation la plus tardive des étapes suivantes :

- réception et/ou remise des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2,
- à la production du bilan final de l'opération tel que défini à l'article 9.1.

**10.6 Mesures d'ordre**

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

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

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.





## **11. LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 : organigramme nominatif

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : Périmètre des maîtres d'ouvrage

Annexe 4 : échéancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 5 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour la RATP pour la durée de la convention

Annexe 6 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour la DiRIF pour la durée de la convention

Annexe 7 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour le CG 94 pour la durée de la convention

Annexe 8 : échéancier prévisionnel des appels de fonds pour le STIF pour la durée de la convention

Annexe 9 : Autorisations de programme déjà mises en place par financeur

Annexe 10 : Décomposition par maître d'ouvrage du surcoût global (CE 01/2006)

Annexe 11 : Plan de financement de la tranche TF1

Annexe 12 : Plan de financement de la tranche TF2

Annexe 13 : Plan de financement de la tranche TF3

Annexe 14 : Plan de financement des surcoûts

Annexe 15 : Plan de financement global en euros courants conventionnels

Annexe 16 : Correspondance des autorisations d'engagements (AE) mises en place par l'Etat

---

**ANNEXE 1****ORGANIGRAMME NOMINATIF DES MAITRES D'OUVRAGE**

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

**CG94**

Maître d'Ouvrage : Luc ECHTLER

Chef de Projet : Xavier SPREUX

**RATP**

Maître d'Ouvrage : Fabrice POGGI

Chef de Projet : Laurent GERARDIN

**DiRIF**

Maître d'Ouvrage : Gérard SAUZET

Chef de Projet : Mathias RACHET

**STIF**

Maître d'Ouvrage : Jean-François HELAS

Chef de Projet : Christophe CACQUEVEL

Pour le dégagement des emprises dans leurs domaines respectifs :

**SILIC**

Maître d'Ouvrage : Pierre GOFFINON

Chef de Projet : Anthony DUBOIS

**SEMMARIS**

Maître d'Ouvrage : Dominique FORTIN

Chef de Projet : Dominique FORTIN

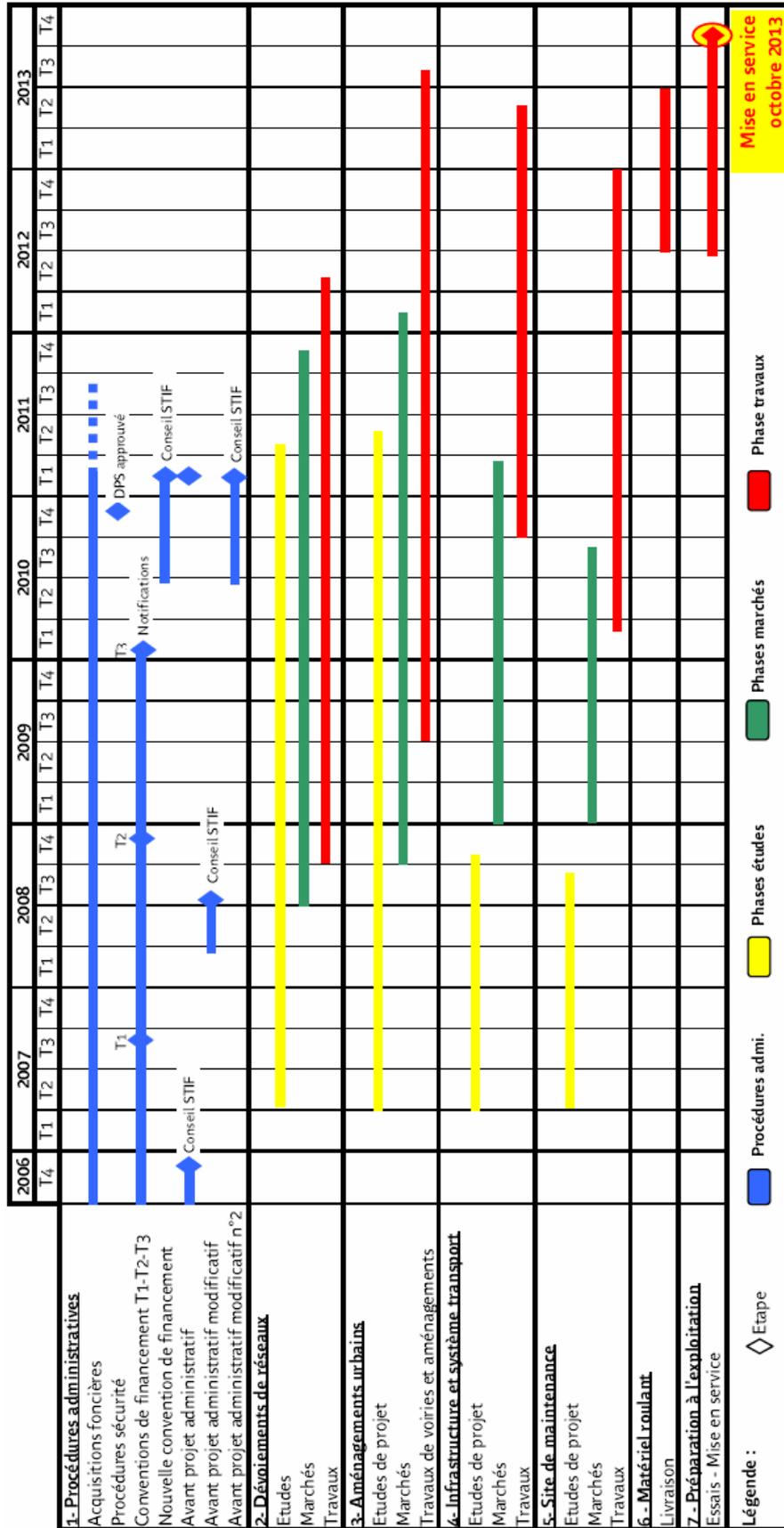
**SOGARIS**

Maître d'Ouvrage : Jean-Louis FOESSEL

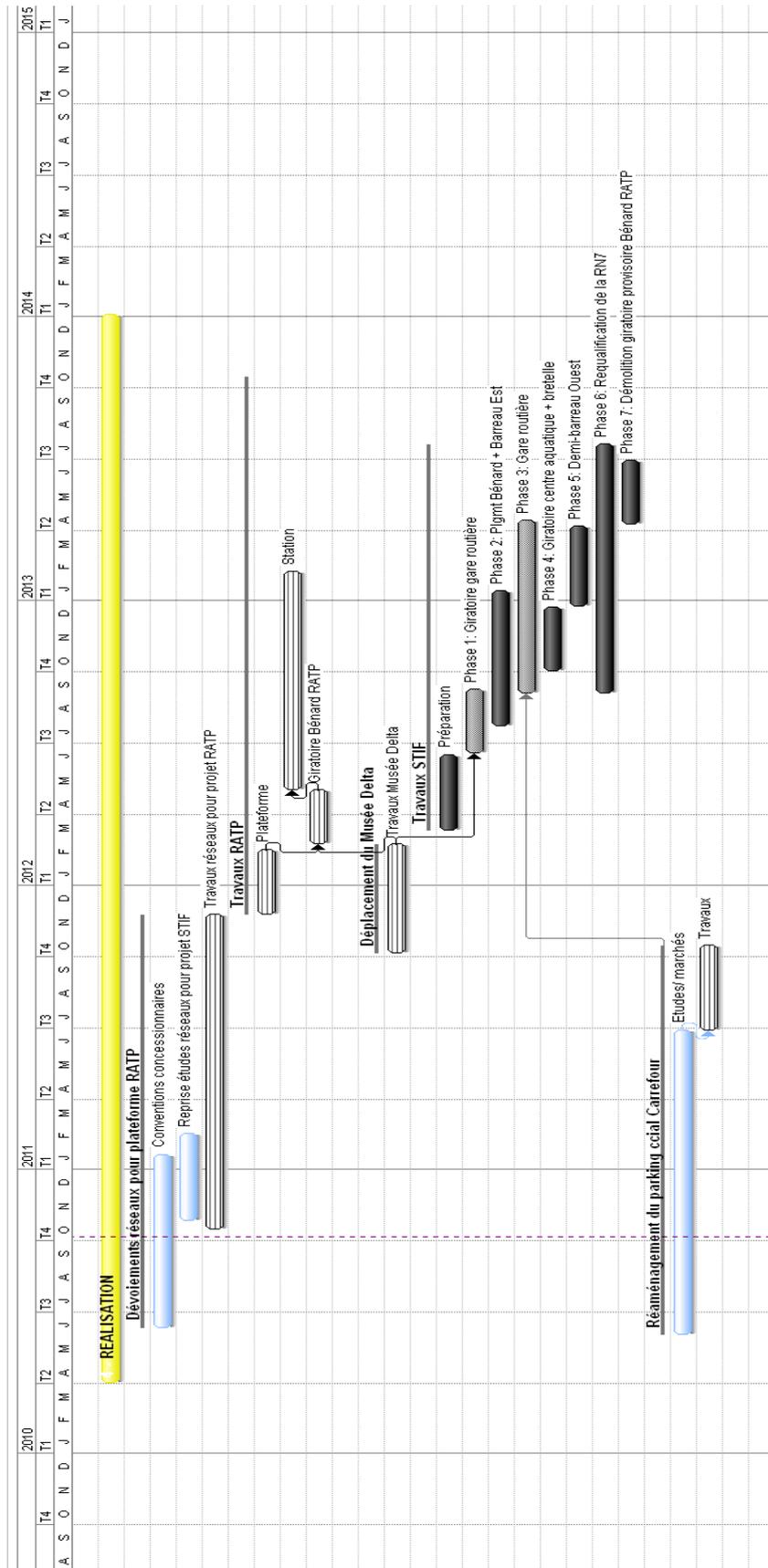
Chef de Projet : Valérie WARTELLE

## ANNEXE 2

## CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION



CALENDRIER PREVISIONNEL SUR LA GARE ROUTIERE ET LES AMENAGEMENTS CONNEXES



## ANNEXE 3

### PERIMETRE DES MAITRES D'OUVRAGE

#### **Périmètre de la maîtrise d'ouvrage Département du Val-de-Marne (après le 01/01/2006)**

Le Département du Val-de-Marne assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RD7;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie et de requalification de la RD7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, ainsi que le réaménagement de l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle de Villejuif Louis Aragon permettant l'insertion du tramway :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie ;
  - la préparation des fonds de forme de la plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive) ;
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive) ;
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif) ;
  - la protection des arbres existants ;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive) ;
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs ;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - le déplacement des rampes du pôle Villejuif Louis Aragon donnant accès au parking relais existant ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...)
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux, entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais, y compris l'avenue de Stalingrad à l'ouest du pôle ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

#### **Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (avant le 01/01/2006)**

Jusqu'au 1er janvier 2006, la DDE94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières le long de la RN7;
- l'ensemble des études d'aménagement de voirie et de requalification de la RN7 entre Villejuif Louis Aragon et l'esplanade du cimetière parisien de Thiais et d'aménagements de voirie liés au tramway avenue Lindbergh à Rungis, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - les travaux de plate forme devant recevoir les voies du tramway ;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);

- 
- l'éclairage (provisoire et définitif);
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - le mobilier urbain ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- la reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis;
  - l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
  - les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les études relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances.

#### **Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 94 (après le 01/01/2006 et avant le 01/01/2007)**

Du 1er janvier au 31 décembre 2006, la DDE 94 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 à Porte de Rungis ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

#### **Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DIRIF (à compter du 01/01/2007)**

La DIRIF assure depuis le 1er janvier 2007 la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de reprise de la culée de l'ouvrage d'art de l'A106 au niveau de la Porte de Rungis ;
- les travaux de déplacement des bretelles d'accès à l'A106 depuis le carrefour Lindbergh / République à Rungis ;
- les travaux de réaménagement du carrefour Lindbergh / République à Rungis ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

---

### **Périmètre de la maîtrise d'ouvrage DDE 91 (avant la notification du présent avenant)**

Du 1er janvier 2006 jusqu'à la notification du présent avenant, la DDE 91 assurait la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie de la RN7 à Orly et de la gare routière d'Athis-Mons, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux ;
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatives à son périmètre, et notamment les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive.

### **Périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP**

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières avenue de Stalingrad à Villejuif et avenue de la République à Chevilly-Larue
- les travaux relatifs au système de transport sur l'ensemble de la ligne :
  - les infrastructures de la plate-forme sur l'ensemble du tracé ;
  - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
  - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du GLO du tramway ;
  - l'assainissement de la plate-forme ;
  - la signalisation ferroviaire ;
  - l'alimentation électrique : poste de redressement, lignes aériennes de contact (LAC), fourniture et pose des supports de LAC ;
  - le site de maintenance et de remisage des rames situé sur la commune de Vitry-sur-Seine ;
  - les courants faibles ;
  - les modifications ou créations de locaux d'exploitation rendus nécessaires dans le périmètre du projet ;
- les ouvrages d'art ;
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie dont la maîtrise d'ouvrage, d'une part, lui a été transférée par le Département du Val-de-Marne (avenue de la République à Chevilly-Larue), par la SOGARIS (rue Latérale à Rungis), par la Ville de Rungis (rue de la gare à Rungis), par Aéroports de Paris (dans son domaine), par l'Etat (dans son domaine) ; et d'autre part lui

été attribuée par le STIF (au niveau du carrefour rue du Languedoc et du carrefour rue de la cité à Chevilly-Larue et du carrefour de l'entrée SOGARIS à Rungis) ; à savoir :

- les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
- la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
- la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
- l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
- la protection des arbres existants;
- les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
- la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
- les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
- la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...);

et en particulier :

- les travaux de dévoiement des réseaux liés à l'implantation de l'ouvrage d'art n°2 sur l'A86 et la RN186 ;
- la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle au nord d'Orly Sud, sur la partie de l'itinéraire où son tracé proposé par ADP est strictement connexe aux aménagements réalisés pour le tramway, soit entre la rue de Barcelone et le carrefour de la Pergola ;
- le comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly, ainsi que la reprise de la bretelle de sortie de la RN7 (sens sud-nord) vers la rue de Barcelone (précédemment sous maîtrise d'ouvrage de la DDEA 91) ;

ainsi que les travaux préparatoires nécessaires à la réalisation de l'infrastructure tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly, à savoir :

- l'aménagement de voirie provisoire permettant, si nécessaire, le maintien des fonctionnalités viaires existantes au droit de l'avenue Jean-Pierre Bénard et, au préalable, la réalisation des terrassements nécessaires aux dévoiements de réseaux liés au système de transport et audit aménagement provisoire (précédemment sous maîtrise d'ouvrage de la DDT 91) ;
- le dévoiement de la route de service d'Aéroports de Paris (rue du musée) sur environ 250 mètres, permettant de dégager l'emprise du système de transport dans sa nouvelle configuration.

- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux dans les emprises objets de ses travaux d'aménagement de voirie ;
- les prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la mise en œuvre de ces opérations, à savoir notamment :
  - les études préalables, le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs...
  - la coordination des maîtres d'ouvrage et la gestion des dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage suivant les dispositions de l'article 3.2 ci-après.

### **Périmètre de Maîtrise d'ouvrage du STIF**

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les études et travaux pour la création de la gare routière (précédemment sous maîtrise d'ouvrage de la DDT 91) ;

- la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière, en articulation avec le contournement sud d'Orly et le projet d'entrée de la ville d'Athis Mons ;
- l'assistance aux concessionnaires pour la coordination de leurs études et travaux de déplacement de réseaux en lien avec les travaux sous maîtrise d'ouvrage du STIF ;
- Le suivi du réaménagement du Musée Delta, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la ville d'Athis-Mons.

### **Pour le dégagement des emprises sur leurs domaines respectifs :**

#### **Périmètre de la SEMMARIS**

La SEMMARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les travaux de déviation des réseaux Porte de Thiais et anciennement Novatrans et le déplacement du péage de la Porte de Rungis, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

#### **Périmètre de la SILIC**

La SILIC assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les déviations de réseaux et les aménagements de voirie sur le domaine de la SILIC, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);
  - la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - la signalisation tricolore et lumineuse de trafic (provisoire et définitive);
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

#### **Périmètre de SOGARIS**

SOGARIS assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les aménagements de voirie pour le réaménagement du parking et de l'entrée SOGARIS, à savoir :
  - les travaux d'infrastructure des aménagements de voirie;
  - la signalisation verticale de police et le jalonnement (provisoire et définitive);

- 
- la signalisation horizontale (provisoire et définitive);
  - l'éclairage: fourniture et pose (provisoire et définitif);
  - la protection des arbres existants;
  - les plantations d'arbres ou de végétaux hors emprise du tramway ;
  - les travaux d'assainissement des chaussées circulées et des trottoirs;
  - la fourniture et pose des mobiliers urbains ;
  - les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations susmentionnées (coupage d'arbres, modification de la signalisation...).

### **Maître d'ouvrage coordinateur**

Le maître d'ouvrage désigné à l'article 2.2, assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste à :

- Assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc.) ;
- Animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA ;
- Etre 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 ;
- Piloter la communication du projet en accord avec le comité de communication prévu à l'article 17 ci-après ;
- Assurer la concertation des CSPS ;
- Coordonner les OPC des MOA ;
- Assurer le premier regard sécurité du système global, coordonner les regards sécurité des sous-systèmes du projet, et coordonner la mise au point des dossiers de sécurité successifs ;
- Gérer les interfaces de premier niveau avec des opérations connexes (chaque maître d'ouvrage gérant les interfaces techniques avec les opérations qui sont directement connexes à son périmètre de maîtrise d'ouvrage).

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

---

**ANNEXE 4**
**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS D'ICI A 2015**

en euros courants

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS										
	Avant 2008	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	<b>Total</b>
M€ courants	24,075	10,384	26,060	25,519	81,431	106,641	90,549	25,788	0,932	<b>391,379</b>

*Nota : l'échéancier prévisionnel des appels de fonds prend en compte l'actualisation réelle de 2006 à 2010, puis une actualisation à 3% par an.*

## ANNEXE 5

## ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DE LA RATP

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

PREVISION DE DEPENSES RATP EN MILLIONS D'EUROS CE 2006												
Prévision de dépenses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Euros constants	3,3	1	2,6	2,6	16,8	9,2	52,5	64,5	67,3	2,8		222,577

PREVISION DE DEPENSES RATP EN MILLIONS D'EUROS COURANTS												
Prévision de dépenses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Euros courants	3,3	1	2,9	2,9	19,6	11	65	82,2	88,4	3,8		280,100

APPELS DE FONDS RATP PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS												
Prévision de dépenses	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
ETAT	0,891	0,252	0,524	1,031	4,793					0,481	0,029	8,001
REGION	1,485	0,424	0,873	1,829	11,871	8,578	51,108	77,324	84,748	18,098	0,897	257,234
CG 94									0,253	1,067		1,320
CG 91 *			0,214			0,080	1,180	0,577	1,635	3,580	0,006	7,272
CALPE									0,211	0,891		1,102
RATP sur prêts spéciaux	0,594	0,169	0,349	0,575	3,307	0,177						5,171
<b>TOTAL</b>	<b>2,97</b>	<b>0,845</b>	<b>1,96</b>	<b>3,435</b>	<b>19,970</b>	<b>8,835</b>	<b>52,288</b>	<b>77,901</b>	<b>86,847</b>	<b>24,117</b>	<b>0,932</b>	<b>280,100</b>

\* le CG91 verse un acompte en 2011, représentant 15% du financement du surcoût de 5,255 M€ courants, soit un montant de **788 250 €**. Cet acompte sera déduit des demandes de versement faites par la RATP, selon les modalités des conventions, au CG 91 au titre du surcoût.

L'échéancier est construit avec les dépenses réalisées jusqu'à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, puis sur la base d'une actualisation conventionnelle à 3 % par an jusqu'à échéance.

**ANNEXE 6****ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS LA DIRIF  
(ET EX-DDE 94)**

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS DIRIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS CE 2006							
Prévision de dépenses	Avant 2008	2008	2009	2010	2011	2012	Total
ETAT	0,375	0,004	0,004	0,039	0,862	0,010	1,294
REGION	3,152	0,037	0,029	0,329	0,598	0	04,145
<b>TOTAL</b>	<b>3,527</b>	<b>0,041</b>	<b>0,033</b>	<b>0,368</b>	<b>1,460</b>	<b>0,010</b>	<b>5,439</b>

APPELS DE FONDS DIRIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS							
Prévision de dépenses	Avant 2008	2008	2009	2010	2011	2012	Total
ETAT	0,375	0,005	0,004	0,047	1,109	0,013	1,553
REGION	3,152	0,038	0,032	0,393	0,769	0	4,384
<b>TOTAL</b>	<b>3,527</b>	<b>0,043</b>	<b>0,036</b>	<b>0,440</b>	<b>1,878</b>	<b>0,013</b>	<b>5,937</b>

## ANNEXE 7

## ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU CG 94

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS CG94 PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS CE 2006								
Prévision de dépenses	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
ETAT				0,197	0,512	0,742	0,163	1,613
REGION	2,233	1,680	1,680	1,079	2,809	4,074	10,971	24,525
CG 94	6,050	4,551	4,551	4,101	10,679	15,484	7,714	53,131
<b>TOTAL</b>	<b>8,283</b>	<b>6,231</b>	<b>6,231</b>	<b>5,376</b>	<b>14,000</b>	<b>20,300</b>	<b>18,848</b>	<b>79,269</b>

APPELS DE FONDS CG94 PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS								
Prévision de dépenses	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015
ETAT				0,197	0,512	0,742	0,163	1,613
REGION	2,233	1,749	1,862	1,220	3,277	4,894	13,575	28,810
CG 94	6,050	4,740	5,044	4,638	12,455	18,602	9,546	61,075
<b>TOTAL</b>	<b>8,283</b>	<b>6,490</b>	<b>6,906</b>	<b>6,054</b>	<b>16,244</b>	<b>24,238</b>	<b>23,284</b>	<b>91,498</b>

## ANNEXE 8

## ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU STIF

[en euros courants et en euros constants aux CE 01/2006]

A titre prévisionnel non contractuel

APPELS DE FONDS STIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS CE JANVIER 2006					
Prévision de dépenses	2011	2012	2013	2014	Total
<b>REGION</b>	<b>725 763</b>	<b>1 266 302</b>	<b>833 818</b>	<b>368 117</b>	3 194 000
<i>dont GP3</i>	260 402	454 346	299 172	132 079	1 146 000
<i>dont CPRD</i>	465 361	811 956	534 646	236 037	2 048 000
<b>CG 91</b>	<b>1 383 357</b>	<b>2 413 665</b>	<b>1 589 319</b>	<b>701 658</b>	6 088 000
<i>dont GP5</i>	917 997	1 601 710	1 054 673	465 621	4 040 000
<i>dont CPRD</i>	465 361	811 956	534 646	236 037	2 048 000
<b>CALPE</b>	<b>336 977</b>	<b>587 954</b>	<b>387 149</b>	<b>170 920</b>	1 483 000
<i>dont GP3</i>	260 402	454 346	299 172	132 079	1 146 000
<i>forfaitaire</i>	76 575	133 608	87 976	38 840	337 000
<b>TOTAL</b>	<b>2 446 097</b>	<b>4 267 922</b>	<b>2 810 286</b>	<b>1 240 694</b>	<b>10 765 000</b>

APPELS DE FONDS STIF PAR FINANCEUR EN MILLIONS D'EUROS COURANTS					
Prévision de dépenses	2011	2012	2013	2014	Total
<b>REGION</b>	<b>898 169</b>	<b>1 614 933</b>	<b>1 098 403</b>	<b>495 969</b>	<b>4 107 474</b>
<i>dont GP3</i>	322 261	579 434	394 105	177 953	1 473 752
<i>dont CPRD</i>	575 908	1 035 499	704 299	318 016	2 633 721
<b>CG 91</b>	<b>1 711 976</b>	<b>3 078 181</b>	<b>2 093 637</b>	<b>945 354</b>	<b>7 829 148</b>
<i>dont GP5</i>	1 136 068	2 042 683	1 389 339	627 337	5 195 427
<i>dont CPRD</i>	575 908	1 035 499	704 299	318 016	2 633 721
<b>CALPE</b>	<b>417 027</b>	<b>749 826</b>	<b>509 997</b>	<b>230 282</b>	<b>1 907 133</b>
<i>dont GP3</i>	322 261	579 434	394 105	177 953	1 473 752
<i>forfaitaire</i>	94 766	170 392	115 893	52 330	433 381
<b>TOTAL</b>	<b>3 027 171</b>	<b>5 442 941</b>	<b>3 702 038</b>	<b>1 671 605</b>	<b>13 843 755</b>

## ANNEXE 9

### Autorisations de programme déjà mises en place par financeur

**Financeur : Région Ile-de-France**

**Maître d'ouvrage : RATP**

Subvention de la Région Ile-de-France à la RATP en € 2006 : 202 420 000 €

Subvention de la Région Ile-de-France à la RATP en € courants conventionnels : 240 828 000 €

Autorisations de programme mises en place au 1<sup>er</sup> janvier 2011

Année	Numéro de rapport	Montant en € courants	Clé de financement
2000	CP 00-689	5 030 817,57	50 %
2003	CP 03-204	100 000	100 %
2004	CP 04-913	5 950 000	50 %
2005	CP 05-607	392 000	70 %
2006	CP 06-1142	2 100 000	50 %
2008	CP 08-301	46 961 000	99,23 %
2008	CP 08-893	57 000 000	99,26 % (1)
2009	CP 09-747	65 123 000	99,26 % (1)
<b>Total</b>		<b>182 656 817,57</b>	

(1) : subvention en attente de notification

Par conséquent, les autorisations de programme restant à mettre pour le maître d'ouvrage RATP sont d'un montant de **58 171 182,43 €**.

Afin de respecter les clés de financement des différentes conventions de financement en vigueur, il est proposé de solder la participation régionale de la tranche TF3 de la convention de financement.

Le montant de la participation régionale de la Région Ile-de-France pour le maître d'ouvrage RATP est de 143 855 000 € aux conditions économiques de janvier 2006, soit 175 852 000,00 en euros courants conventionnels.

Par conséquent, le solde de la TF3 se fera au travers d'une subvention de **53 729 000 € avec la clé de 99,26 %**.

Le solde de la participation régionale est donc de **4 442 182,43 €** courants conventionnels.

La participation régionale au titre du surcoût vers le maître d'ouvrage RATP s'élève **3 202 000 €** courants conventionnels. La clé est de **29,42%**.

En conséquence, il reste des autorisations de programme à affecter au titre de la tranche TF 1. Il a été convenu que ces dernières seraient affectées si nécessaire lors de la mise en place de l'autorisation de programme d'actualisation, l'année de la mise en service.

Autorisations de programme à mettre en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 :

Subvention à mettre en place	Montant en € courant	Clé de financement
Au titre de la TF3	53 729 000	99,26 %
Au titre de l'avenant	3 202 000	29,42 %
<b>Total</b>	<b>56 931 000</b>	

**Financier : Région Ile-de-France**

**Maître d'ouvrage : CG 94**

Subvention de la Région Ile-de-France au CG 94 en € 2006 : 24 525 000 €

Subvention de la Région Ile-de-France au CG 94 en € courants conventionnels : 28 810 000 €

Autorisations de programme mises en place au 1<sup>er</sup> janvier 2011

Année	Numéro de rapport	Montant en € courants	Clé de financement
2006	CP 06-1142	5 800 000	26,96 %
2008	CP 08-893	14 000 000	70 %
<b>Total</b>		<b>19 800 000</b>	

Par conséquent, les autorisations de programme restant à mettre pour le maître d'ouvrage CG 94 sont d'un montant de **9 010 000 €**.

La Région n'a pas mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2011, les autorisations de programme sur la tranche TF 3 pour le maître d'ouvrage CG 94.

Le montant de la participation régionale de la Région Ile-de-France pour le maître d'ouvrage CG 94 au titre de la TF 3 est de 8 855 000 € aux conditions économiques de janvier 2006, soit 10 648 000 € en euros courants conventionnels.

Les autorisations de programme restant à mettre sont inférieures au montant de la TF 3.

Au regard de la participation régionale en euros courants pour le MOA CG 94, celle-ci est de 28 810 000 € pour un total de 91 480 000 €. La clé de la participation régionale est donc de 31,49 %.

Le solde de la participation régionale est donc de **9 010 000 €** courants conventionnels. Au regard des autorisations de programme déjà mises en place, la clé de cette subvention est de **18,03 %**.

---

Autorisations de programme à mettre en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011

Subvention à mettre en place	Montant en € courant	Clé de financement
Au titre de l'avenant	9 010 000	18,03 %
<b>Total</b>	<b>9 010 000</b>	<b>18,03 %</b>

## ANNEXE 10

## Décomposition par maître d'ouvrage du surcoût global (CE 01/2006)

Périmètres financiers :	RATP :	CG94 :	Avant le 01/01/2006 DDE 94 :	Après le 01/01/2006 DIRIF :	Avant le 01/01/2011 DDE 91 :	STIF :	SEMMARIS :	SILIC :	SOGARIS :	TOTAL
<b>Total, dont</b>	<b>8,189</b>	<b>14,398</b>	<b>0,000</b>	<b>0,801</b>	<b>-8,728</b>	<b>10,764</b>	<b>0,000</b>	<b>0,805</b>	<b>0,020</b>	<b>26,249</b>
Coordination des maîtres d'ouvrages	0,140	-	-	-	-	-	-	-	-	0,140
Acquisitions foncières	5,078	16,052	0,000	-0,141	-	0,584	-	-	-	21,573
Maîtrise d'ouvrage	0,132	0,174	0,000	0,000	-0,163	0,802	0,000	0,001	-0,031	0,915
Provision pour aléas et imprévus	0,256	-0,728	0,000	-0,060	-0,366	0,669	0,000	-0,178	-0,141	-0,548
Frais d'études et de surveillance	0,956	1,350	0,000	0,040	-0,765	0,606	0,000	0,069	0,002	2,258
Travaux	-3,772	-2,450	0,000	0,962	-7,434	7,106	0,000	0,913	0,190	-4,485
Dépenses communes	-0,076	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,076
Frais financiers	0,057	-	-	-	-	-	-	-	-	0,057
Indemnisation des tiers	5,419	-	-	-	-	0,997	-	-	-	6,416

## ANNEXE 11

## Plan de financement de la tranche TF1

<i>En M€ CE 01/2006</i>	<b>RATP (*)</b>	<b>CG94</b>	<b>DDE94</b>	<b>DDE91</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>14,258</b>	<b>5,592</b>	<b>1,666</b>	<b>0,443</b>	<b>21,959</b>
	53,49%	26,96%	47,94%	68,68%	100,00%
<b>Etat</b>	<b>7,211</b>		<b>1,809</b>	<b>0,19</b>	<b>9,21</b>
	27,06%		52,06%	29,46%	100,00%
<b>CG Val de Marne</b>		<b>15,153</b>			<b>15,153</b>
		73,04%			100,00%
<b>CG Essonne</b>	<b>0,206</b>			<b>0,012</b>	<b>0,218</b>
	0,77%			1,86%	100,00%
<b>RATP</b>	<b>4,978</b>				<b>4,978</b>
<i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>	18,68%				100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>26,653</b>	<b>20,745</b>	<b>3,475</b>	<b>0,645</b>	<b>51,518</b>

(\*) : dont financement SEMMARIS SILIC et SOGARIS pour un montant de 1,375 M€ - dont frais financiers pour un montant de 0,127 M€  
 Les dépenses communes (somme des prorata de chaque maître d'ouvrage) sont entièrement affectés au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.

<i>En M€ Courants</i>	<b>RATP (*)</b>	<b>CG94</b>	<b>DDE94</b>	<b>DDE91</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>14,813</b>	<b>5,786</b>	<b>1,666</b>	<b>0,443</b>	<b>22,708</b>
	53,49%	26,96%	47,94%	68,68%	100,00%
<b>Etat</b>	<b>7,492</b>		<b>1,809</b>	<b>0,19</b>	<b>9,491</b>
	27,06%		52,06%	29,46%	100,00%
<b>CG Val de Marne</b>		<b>15,677</b>			<b>15,677</b>
		73,04%			100,00%
<b>CG Essonne</b>	<b>0,214</b>			<b>0,012</b>	<b>0,226</b>
	0,77%			1,86%	100,00%
<b>RATP</b>	<b>5,172</b>				<b>4,978</b>
<i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>	18,68%				100,00%
<b>TOTAL</b>	<b>27,691</b>	<b>21,463</b>	<b>3,475</b>	<b>0,645</b>	<b>53,274</b>

## ANNEXE 12

## Plan de financement de la tranche TF2

<i>En M€ CE 01/2006</i>	<b>RATP (*)</b>	<b>CG94</b>	<b>DiRIF (et ex- DDE94)</b>	<b>DDE91</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>41,655</b>				<b>41,655</b>
	<i>99,23%</i>				<i>100,00%</i>
<b>Etat</b>					<i>100,00%</i>
<b>CG Val de Marne</b>					<b>0</b>
					<i>100,00%</i>
<b>CG Essonne</b>	<b>0,324</b>				<b>0,324</b>
	<i>0,77%</i>				<i>100,00%</i>
<b>RATP</b> <i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>					
<b>TOTAL</b>	<b>41,979</b>				<b>41,979</b>

(\*) : dont financement SEMMARIS, SILIC et SOGARIS pour un montant de 8,591 M€

dont frais financiers pour un montant de 0,140 M€

Les dépenses communes (somme des prorata de chaque maître d'ouvrage) sont entièrement affectés au périmètre de la maîtrise d'ouvrage RATP.

<i>En M€ Courants</i>	<b>RATP (*)</b>	<b>CG94</b>	<b>DiRIF (et ex- DDE94)</b>	<b>DDE91</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>46,961</b>				<b>46,961</b>
	<i>99,23%</i>				<i>100,00%</i>
<b>Etat</b>					<i>100,00%</i>
<b>CG Val de Marne</b>					<b>0</b>
					<i>100,00%</i>
<b>CG Essonne</b>	<b>0,364</b>				<b>0,364</b>
	<i>0,77%</i>				<i>100,00%</i>
<b>RATP</b> <i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>					
<b>TOTAL</b>	<b>47,325</b>				<b>47,325</b>

(\*) : dont financement SEMMARIS, SILIC et SOGARIS pour un montant de 9,542 M€

dont frais financiers pour un montant de 0,153 M€

## ANNEXE 13

## Plan de financement de la tranche TF3

<i>En M€ CE 01/2006</i>	<b>RATP</b>	<b>CG94</b>	<b>DiRIF (et ex-DDE94)</b>	<b>DDE91</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>143,855</b>	<b>8,855</b>	<b>2,48</b>		<b>155,19</b>
	<i>99,26%</i>	<i>20,07%</i>	<i>213,06%</i>		<i>100,00%</i>
<b>Etat</b>		<b>1,631 (*)</b>	<b>- 1,316 (*)</b>		<b>0,297 (*)</b>
		<i>3,66%</i>	<i>-113,06%</i>		<i>100,00%</i>
<b>CG Val de Marne</b>		<b>33,658</b>			<b>33,658</b>
		<i>76,28%</i>			<i>100,00%</i>
<b>CG Essonne</b>	<b>1,075</b>			<b>8,383</b>	<b>9,458</b>
	<i>0,74%</i>			<i>100,00%</i>	<i>100,00%</i>
<b>RATP</b> <i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>					
<b>TOTAL</b>	<b>144,930 (***)</b>	<b>44,126</b>	<b>1,164 (**)</b>	<b>8,383</b>	<b>198,602</b>

(\*) au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ; valeur en euros courants forfaitisée non actualisée.

(\*\*) dont 0,227 M€ au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.

(\*\*\*) dont financement concessionnaires pour un montant de 6,04 M€  
dont frais financiers pour un montant de 0,418 M€

<i>En M€ Courants</i>	<b>RATP</b>	<b>CG94</b>	<b>DiRIF (et ex-DDE94)</b>	<b>DDE91</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>175,852</b>	<b>10,648</b>	<b>2,612</b>		<b>189,112</b>
	<i>99,26%</i>	<i>20,19%</i>	<i>201,56%</i>		
<b>Etat</b>		<b>1,613</b>	<b>- 1,316 (*)</b>		<b>0,297 (*)</b>
		<i>3,06%</i>	<i>-101,56%</i>		
<b>CG Val de Marne</b>		<b>40,474</b>			<b>40,474</b>
		<i>76,75%</i>			
<b>CG Essonne</b>	<b>1,314</b>			<b>9,962</b>	<b>11,276</b>
	<i>0,74%</i>			<i>100,00%</i>	
<b>RATP</b> <i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>					
<b>TOTAL</b>	<b>177,166 (***)</b>	<b>52,735</b>	<b>1,296(**)</b>	<b>9,962</b>	<b>241,16</b>

(\*) au titre de la régularisation post-transfert de maîtrise d'ouvrage des AE affectées non mandatées ; valeur en euros courants forfaitisée non actualisée.

(\*\*) dont 0,227 M€ au titre des actions conduites par la DDE 94 avant le 01/01/2007.

(\*\*\*) dont financement concessionnaires pour un montant de 7,134 M€  
dont frais financiers pour un montant de 0,515 M€

## ANNEXE 14

## Plan de financement du surcoût

En M€ CE 01/2006	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagne- ment urbain	
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>2,652</b>	<b>10,078</b>		<b>-0,333</b>		<b>3,194</b>	<b>15,591</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	2,652	10,078		-0,333			12,397
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,146	1,146
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,048	2,048
<b>Etat</b>			<b>0,801</b>				<b>0,801</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i>			0,801				0,801
<b>CG Val de Marne</b>	<b>1,094</b>	<b>4,319</b>					<b>5,414</b>
<b>CG Essonne</b>	<b>4,355</b>			<b>-8,395</b>	<b>4,040</b>	<b>2,048</b>	<b>2,048</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	4,355			-8,395	4,040		0,000
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,048	2,048
<b>CALPE</b>	<b>0,913</b>					<b>1,483</b>	<b>2,396</b>
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,146	1,146
<i>Dont participation forfaitaire</i>	0,913					0,337	1,250
<b>TOTAL</b>	<b>9,014</b>	<b>14,398</b>	<b>0,801</b>	<b>-8,728</b>	<b>4,040</b>	<b>6,725</b>	<b>26,249</b>

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

En euros courants	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagnement urbain	
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>3,202</b>	<b>11,171</b>		<b>-0,333</b>		<b>4,107</b>	<b>18,147</b>
	29,42%	70,00%				47,49%	73,63%
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i> GP5	3,202	11,171		-0,333			12,73
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i> GP3						1,474	1,146
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,634	2,048
<b>Etat</b>			<b>1,166</b>				<b>1,166</b>
			100,00%				
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i>			1,116				0,801
<b>CG Val de Marne</b>	<b>1,320</b>	<b>4,787</b>					<b>5,414</b>
	12,14%	30,00%					0,17
<b>CG Essonne</b>	<b>5,255</b>			<b>-9,962</b>	<b>5,195</b>	<b>2,634</b>	<b>3,122</b>
	48,31%					30,46%	3,78%
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i> GP5	5,25			-9,962	5,195		4,355
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,634	2,048
<b>CALPE</b>	<b>1,102</b>					<b>1,907</b>	<b>3,009</b>
	10,13%					22,05%	0,75%
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i> GP3						1,474	1,146
<i>Dont participation forfaitaire</i>	1,102					0,433	1,25
<b>TOTAL</b>	<b>10,879</b>	<b>15,958</b>	<b>1,166</b>	<b>-10,295</b>	<b>5,195</b>	<b>8,648</b>	<b>31,551</b>

(1) : ce montant prend en compte les coûts d'objectifs des maîtres d'ouvrage de la SEMMARIS, la SILIC et SOGARIS.

## ANNEXE 15

## Plan de financement global en euros courants conventionnels

En M€ Courants	RATP (1)	CG94	DiRIF (et ex-DDE94)	DDE91	STIF		TOTAL
					Au titre du tramway	Au titre de l'accompagnement urbain	
<b>Région Ile-de-France</b>	<b>240,828</b>	<b>28,810</b>	<b>4,384</b>	<b>0,110</b>		<b>4,107</b>	<b>278,572</b>
	90,94%	30,94%	76,21%	36,67%		47,49%	73,63%
<i>Dont au titre du CPER 2000-2006</i>	14,813	5,786	1,666	0,110			22,708
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	226,015	23,024	2,718	0			251,757
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,474	1,474
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,634	2,634
<b>Etat</b>	<b>7,492</b>	<b>1,613</b>	<b>1,553</b>	<b>0,19</b>			<b>10,848</b>
	3,24%	2,03%	23,79%	63,33%			3,24%
<i>Dont au titre du CPER 2000-2006</i>	7,492		1,809	0,19			9,491
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i>	0	1,613	-0,256	0			1,357
<b>CG Val de Marne</b>	<b>1,320</b>	<b>61,075</b>					<b>62,395</b>
	0,49%	67,03%					17,03%
<i>Dont au titre du CPER 2000-2006</i>		15,677					15,677
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013</i>	1,320	45,398					46,718
<b>CG Essonne</b>	<b>7,147</b>				<b>5,195</b>	<b>2,634</b>	<b>14,976</b>
	2,68%				100,00%	30,46%	3,78%
<i>Dont au titre du CPER 2000-2006</i>	0,214						0,226
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP5</i>	6,933				5,195		12,128
<i>Dont au titre du CPRD 91 2009-2013</i>						2,634	2,634
<b>CALPE</b>	<b>1,102</b>					<b>1,907</b>	<b>3,009</b>
	0,41%					22,05%	0,75%
<i>Dont au titre du CPER 2007-2013 GP3</i>						1,474	1,474
<i>Dont participation forfaitaire</i>	1,102					0,433	1,535
<b>RATP</b>	<b>5,172</b>						<b>5,172</b>
<i>(sur prêt spécial de la RIF)</i>	2,24%						1,56%
<b>TOTAL</b>	<b>263,061</b>	<b>91,498</b>	<b>5,937</b>	<b>0,300</b>	<b>5,195</b>	<b>8,648</b>	<b>374,628</b>

Le plan de financement de l'opération en euros courants conventionnels est construit à partir des échéanciers des conventions TF1, TF2, TF3 et de l'avenant (concernant le surcoût). En conséquence, les montants présentés dans le tableau ci-dessus prennent comme hypothèse :

- une actualisation conventionnelle à 1,8 % par an pour la tranche TF1 ;
- une actualisation conventionnelle à 3% par an pour les tranches TF2, TF3 et l'avenant.

Ils ne prennent donc pas en compte l'actualisation réelle constatée jusqu'à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

## ANNEXE 16

### Correspondance des autorisations d'engagements (AE) mises en place par l'Etat

L'État a mis en place les autorisations d'engagements (AE) pour les maîtres d'ouvrages via les conventions de financement selon les modalités suivantes :

AE	CPER 2000-2006			
	Convention de financement TF 1	Convention de financement TF 2	Convention de financement TF 3	Cumul TF1+ TF2+ TF3
RATP	7,492 M€	-	-	7,492 M€
CG 94	-	-	1,613 M€	1,613 M€
DIRIF (DDE 94 )	1,809 M€	-	-1,316 M€	0,493 M€
DDE 91	0,190 M€	-	-	0,190 M€

La présente convention de financement vaut avenant pour les conventions de financements des tranches fonctionnelles TF1, TF2 et TF 3.

Les autorisations d'engagement (AE) sont reprises comme suit :

	Montant	Mise en place des autorisations d'engagement
RATP	7,492 M€	TF 1
CG 94	1,613 M€	TF 3
DIRIF	0,493 M€	TF 1 + TF3
(DDE 94)	0,801 M€	Avenant
DDE 91	0,190 M€	TF1

**2. Annexe à la délibération n°2 : Convention de financement concernant le prolongement de la ligne 4 phase 2 à la mairie de Bagneux**

2011

Projet de prolongement de la ligne 4 du  
métro à Bagneux (phase 2)

Convention de financement n°2 :  
Nouvelle enquête publique  
Reprise d'études AVP





## TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>PREAMBULE.....</u>	<u>8</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION .....</u>	<u>9</u>
<u>2</u>	<u>CONTENUS DES ETUDES.....</u>	<u>9</u>
2.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE FOURNIS A L'ETAPE PRECEDENTE .....	10
2.2	CONTENUS DES ETUDES SUBVENTIONNEES .....	10
2.2.3	LES DOCUMENTS .....	10
2.2.4	COUT PREVISIONNEL DES ETUDES SUBVENTIONNEES .....	11
2.2.5	CALENDRIER DE REALISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE.....	11
<u>3</u>	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</u>	<u>11</u>
3.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE DES ETUDES .....	11
3.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	11
3.1.2	IDENTIFICATION DU MAITRE D'OUVRAGE .....	12
3.2	LES FINANCEURS .....	12
3.2.1	IDENTIFICATION.....	12
3.2.2	ENGAGEMENTS .....	12
<u>4</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	<u>12</u>
4.1	ESTIMATION DU COUT DES ETUDES SUBVENTIONNEES.....	12
4.2	PROGRAMME D'ETUDES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	12
4.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS DU MAITRE D'OUVRAGE .....	12
4.2.2	COUTS PREVISIONNELS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE DES ETUDES SUBVENTIONNEES .....	13
4.3	PLAN DE FINANCEMENT .....	13
4.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT .....	13
4.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES .....	13
4.4.2	VERSEMENT DU SOLDE .....	14
4.4.3	PAIEMENT.....	14
4.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION.....	14
4.5	COMPTABILITE DES MAITRES D'OUVRAGE .....	15
4.6	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS .....	15
<u>5</u>	<u>OBLIGATION D'INFORMATION PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE.....</u>	<u>15</u>
5.1	COMITE TECHNIQUE .....	16
5.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT.....	16
5.3	COMITE DES FINANCEURS.....	17
5.4	COMMISSION DE SUIVI.....	17

5.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI .....	17
5.6	COMMUNICATION.....	18
<b>6</b>	<b><u>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES.....</u></b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b><u>GESTION DES ECARTS.....</u></b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b><u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u></b>	<b>19</b>
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	19
8.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	19
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION .....	19
8.4	DUREE DE LA CONVENTION .....	19
8.5	MESURES D'ORDRE .....	20
<b>9</b>	<b><u>CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION (POUR LES OPERATIONS NE RELEVANT PAS DU CONTRAT DE PROJETS).....</u></b>	<b>20</b>
<b>10</b>	<b><u>ANNEXES.....</u></b>	<b>22</b>

Entre

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

La Région Île-de-France, représenté par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du Conseil régional en date du \_\_\_\_\_

Ci après désigné par « la Région »

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, représenté par sa directrice générale, dûment mandatée par délibération n°2006/0781 du Conseil du STIF en date du 20 septembre 2006

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

La 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 désigné par « la RATP »

## Visas

VU la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs

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

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

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

VU la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP

VU le dossier de.... délibération° du conseil du STIF du .....,

VU la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs

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

VU l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,

VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France ;

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

VU les délibérations n° CR 61-09 du Conseil régional d'Île-de-France du 26 novembre 2009 et du Conseil général des Hauts-de-Seine du 19 juin 2009 approuvant le Contrat Particulier 2009-2013 Région-Département des Hauts-de-Seine,

VU la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP

VU le schéma de principe du prolongement de la ligne 4 du métro à Montrouge et Bagneux, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n° 7447 du 4 avril 2002.

VU l'avant-projet l'opération « A4a-Ligne 4-Prolongement à Mairie de Montrouge (Phase 1) », approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°8287 du 8 avril 2005

VU l'arrêté interpréfectoral déclaratif d'utilité publique n°2005-02 du 15 février 2005 et l'arrêté de prorogation n°2010-17 du 4 février 2010 portant sur les deux phases de l'opération.

VU les décisions du Conseil d'Administration du STIF n° 7451 et 7452 du 4 avril 2002 définissant respectivement les opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet et définissant le contenu de ces dossiers.

VU la délibération n° de la commission permanente du du Conseil Régional,

VU la Convention de financement des études d'avant-projet administratif de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro, notifiée le 11 mai 2010.

Il est convenu ce qui suit :

## 0 Préambule

### Rappel du projet et de son avancement

Le prolongement de la ligne 4 à Montrouge et Bagneux a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 4 avril 2002 et d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prononcée le 15 février 2005, prorogée le 4 février 2010.

Afin de s'inscrire dans les engagements financiers figurant dans le contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, cette opération a fait l'objet d'un phasage fonctionnel de réalisation étudié dans le schéma de principe et présenté à l'enquête publique :

- Phase 1 : prolongement de la ligne d'une inter-station jusqu'à Mairie de Montrouge, actuellement en travaux et dont la mise en service est prévue pour la fin de l'année 2012,
- Phase 2 : prolongement de la ligne jusqu'à Bagneux et ouverture des stations Verdun Sud et Bagneux.

L'avant-projet relatif à la première phase a été approuvé le 8 avril 2005 par le Conseil d'Administration du STIF ; les travaux sont en cours de réalisation pour une mise en service prévisionnelle fin 2012.

### Les études d'avant-projet de la phase 2

Les études d'avant-projet, relatives à la seconde phase de l'opération, inscrite au Contrat de projets 2007-2013, ont été engagées et sont financées dans le cadre d'une convention de financement notifiée le 11 mai 2010.

Pour rappel, l'objet de ladite convention doit permettre au maître d'ouvrage de définir les ouvrages et équipements nécessaires au prolongement de la ligne 4 de Mairie de Montrouge à Bagneux avec un niveau de précision tel qu'il corresponde, a minima, au niveau avant-projet (au sens de la loi MOP) pour le gros œuvre, le second œuvre et les équipements. Le maître d'ouvrage peut, en tant que de besoin, conduire des études d'un niveau de précision plus avancé sur certains points particuliers de l'opération, en vue de fiabiliser au maximum le coût objectif de réalisation.

Le maître d'ouvrage doit, entre autre, être en mesure :

- de confirmer la faisabilité technique de la solution retenue ;
- de proposer une optimisation de l'enchaînement de la réalisation des phases 1 et 2 du prolongement. A cet effet, le maître d'ouvrage proposera des mesures visant à minimiser le temps entre la fin des travaux de la première phase et le commencement des travaux de la seconde phase.
- de rechercher et de qualifier les options de conception ou de réalisation permettant de garantir la compatibilité de l'opération avec d'autres opérations programmées ou identifiées dans le SDRIF et minimisant les dépenses frustratoires ;
- de réaliser une « étude exploratoire » sur les modes de réalisation des ouvrages implantés sur la commune de Bagneux (qui pourrait inclure l'analyse de la pertinence d'une solution tout ou partiellement souterraine) et de leurs impacts sur l'environnement urbain de manière à opter, en toute connaissance de cause, pour la solution la plus appropriée, avant le lancement des études techniques d'avant-projet proprement dit. En effet, le mode de réalisation de la partie terminale du tracé, tel que présenté dans le Schéma de principe et à l'enquête publique, depuis l'avant-gare de Bagneux, est prévu à ciel ouvert : les impacts de cette méthode de réalisation des travaux peuvent être délicats à gérer en milieu urbain dense.

## Les résultats des études d'avant-projet

Les études d'avant-projet, dont les premiers résultats ont été livrés aux financeurs, aux collectivités et au STIF, lors de la Commission de suivi du 13 décembre 2010, mettent en évidence un certain nombre d'évolutions apportées au prolongement de la ligne 4, phase 2, par rapport au Schéma de principe, à savoir :

- le décalage de la station Verdun Sud et modification du tracé du tunnel ;
- la remontée du profil du tunnel et de la station Bagneux ;
- la reconfiguration de l'arrière-gare avec la suppression de la configuration en épi du centre de dépannage des trains et création dans l'arrière-gare et d'un seul tenant de 18 positions de garage (au lieu de 12 prévues au Schéma de principe) puis du centre de dépannage des trains.

Ces modifications permettent d'optimiser la faisabilité du projet, mais présentent plusieurs impacts :

- sur le foncier (en tréfonds et en surface) non couvert par la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2005 ;
- sur le cadre de vie et l'environnement : desserte différente du territoire par la station Verdun Sud, localisation différentes des emprises de chantier, impact sur le cadre naturel (alignement d'arbres...).

Il en résulte la nécessité d'acquérir du foncier situé hors des périmètres rattachés au projet de métro et définis dans la Déclaration d'utilité publique portée par arrêté du 15 février 2005. Ces périmètres concernent principalement les secteurs de la station Verdun Sud et l'arrière-gare au-delà de la station Bagneux.

Ces évolutions peuvent être considérées comme substantielles d'un point de vue du droit et représentent un risque juridique important pour la suite du projet. C'est la raison pour laquelle, il a été décidé, lors de la Commission de suivi du projet en date du 13 décembre 2010, d'engager une nouvelle Enquête d'utilité publique (EUP) sur l'intégralité de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro. Cette nouvelle EUP est préparée et conduite par la RATP.

## 1 Objet de la convention

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention la dénomination unique suivante : « Prolongement de la ligne 4 à Bagneux – Phase 2 ».

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement de la nouvelle enquête d'utilité publique et de reprise des études de niveau AVP (préalables indispensables aux études de PRO);
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution :
  - du Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ;
  - des livrables à remettre aux signataires de la convention ;
- de préciser les conditions de suivi des études dans le respect du calendrier général du projet.

## 2 Contenus des études

La présente convention de financement s'inscrit dans la phase d'avant-projet.

## 2.1 Rappel des éléments d'étude fournis à l'étape précédente

La précédente étape portait la réalisation des études de niveau Avant-Projet relatives au prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux. Dans ce cadre, la RATP, maître d'ouvrage, doit fournir :

- un Avant-Projet administratif ;
- un Avant-projet technique.

## 2.2 Contenus des études subventionnées

La présente convention porte la réalisation :

- d'une nouvelle enquête publique ;
- d'une enquête parcellaire ;
- de reprises d'études AVP si nécessaire.

### 2.2.1 Nouvelle Enquête d'Utilité Publique

La RATP est en charge :

- de la réalisation des études d'impact environnemental relatives à la phase 2 du projet ;
- de la rédaction du nouveau dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- du portage du dossier auprès de l'Autorité Environnementale dont il dépend ;
- de l'organisation de l'enquête d'utilité publique.

### 2.2.2 Enquête parcellaire

La RATP doit être en mesure :

- de décrire les parcelles concernées par les modifications du tracé : taille et localisation ; ces travaux seront réalisés par recours à une prestation réalisée par un géomètre ;
- de qualifier l'occupation de la parcelle par le projet : en tréfonds ou surface, pour le tunnel, les stations, les émergences ou tout autre équipement nécessaire à l'exploitation de la ligne de métro ;
- d'organiser l'enquête parcellaire ;
- d'identifier les propriétaires ou co-propriétaires des parcelles concernées ;
- d'indiquer le montant des estimations des Domaines.

La RATP proposera un document de suivi qui sera présenté aux parties.

### 2.2.3 Les documents

Les documents comprendront :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;

- le dossier d'enquête parcellaire.

L'ensemble des documents sont remis par la RATP aux parties en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

#### 2.2.4 Coût prévisionnel des études subventionnées

L'estimation des études et travaux en phase Enquête d'Utilité Publique et de transition entre les phases AVP et PRO est de 500 000 € HT. Ce montant est forfaitaire et non actualisable et se décompose comme indiqué dans le tableau suivant :

### Prolongement ligne 4 à Bagneux

Estimation prévisionnelle de coûts détaillés des études	€ HT
Prestations intellectuelles et frais techniques associés à la préparation des dossiers et la tenue des enquêtes publique et parcellaire (Elaboration du contenu des documents d'enquêtes, édition et publication, conception et fabrication des outils de communication)	300 000
Provision pour reprise d'études	200 000

#### 2.2.5 Calendrier de réalisation de l'enquête publique et de l'enquête parcellaire

Le délai de réalisation de l'enquête publique est fixé à 12 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF aux parties, sous réserve de la mise en place en une fois et conformément à l'article 4.3 par les financeurs des AP/AE concomitamment à la notification de la convention.

La RATP, en tant que maître d'ouvrage s'engage à respecter, le calendrier général du projet défini à l'annexe 3.

### 3 Rôle et engagements des parties

#### 3.1 La maîtrise d'ouvrage des études

##### 3.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret portant statut du STIF, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

### 3.1.2 Identification du maître d'ouvrage

En vertu de l'article 15 du décret portant statut du STIF et par délibération du conseil du STIF susvisés, le STIF désigne les maîtres d'ouvrage de l'étude le cas échéant et suivant la nature du projet. Dans ce cas, il assurera la coordination de la maîtrise d'ouvrage des études formalisée via une convention passée avec chaque maître d'ouvrage.

Le STIF, lors de l'approbation du schéma de principe en date du 4 avril 2002, a désigné la RATP maître d'ouvrage de l'opération de prolongement de la ligne 4 du métro.

## 3.2 Les financeurs

### 3.2.1 Identification

Le financement de la présente convention, est assuré par :

- L'Etat ;
- La Région d'Île de France.

### 3.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation de l'enquête publique (décrite à l'article 2 de la présente convention) et réalisée par le maître d'ouvrage selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

La mise en place des AP/AE par les financeurs se fait en une fois et concomitamment à l'approbation de la convention de financement.

## 4 Modalités de financement et de paiement

### 4.1 Estimation du coût des études subventionnées

Le coût prévisionnel des dépenses relatives décrites à l'article 2.2.4., est évalué à 500 000 € hors taxes courant, non actualisable et non révisable.

### 4.2 Programme d'études du maître d'ouvrage

#### 4.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts du maître d'ouvrage

Les coûts du maître d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-2-4, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros HT
RATP	500 000
TOTAL	500 000

## 4.2.2 Coûts prévisionnels détaillés par maître d'ouvrage des études subventionnées

<b>Prolongement ligne 4 à Bagneux</b>		€ HT
Estimation prévisionnelle de coûts détaillés des études		
Prestations intellectuelles et frais techniques associés à la préparation des dossiers et la tenue des enquêtes publique et parcellaire (Elaboration du contenu des documents d'enquêtes, édition et publication, conception et fabrication des outils de communication)	300 000	300 000
Provision pour reprise d'études		200 000

## 4.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération de prolongement de la ligne 4 à Bagneux – phase 2			
(Euros courants) Montant et %			
	État	Région	Total
RATP	150 000 30 %	350 000 70 %	500 000 100 %
Total	150 000	350 000	500 000

## 4.4 Modalités de versement des crédits de paiement

## 4.4.1 Versement d'acomptes

Dans le cadre de la présente convention, le maître d'ouvrage transmettra, auprès des financeurs, des demandes de versement d'acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

La demande de versement comprendra :

- l'état d'avancement exprimé en pourcentage de chacun des postes de dépenses tel que définis à l'article 4.2.2 ;
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées et leur date de facturation ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 0.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région, l'Etat au maître d'ouvrage sont plafonnés à 80% avant versement du solde.

#### 4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études et travaux objet de la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes éventuelles sur la base des dépenses constatées incluant notamment frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents indiqués à l'article 2.2.3.

Sur la base du relevé final des dépenses, les maîtres d'ouvrages procèdent à la présentation du dernier appel de fond pour solde (et le cas échéant à un remboursement de trop perçu).

#### 4.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception par les financeurs du dossier.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

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

#### 4.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

RATP

sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

Le paiement est effectué à RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
État	DRIEA-IF – Service Politique des Transports – Cellule Budget et Synthèse Financière 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
Région Ile-de-France	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS
RATP	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12

#### 4.5 Comptabilité des maîtres d'ouvrage

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

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

#### 4.6 Modalités de contrôle par les financeurs

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

Le bénéficiaire de la subvention conserve les pièces justificatives de dépenses pendant dix ans pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

### 5 Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de projets État Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF

s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des livrables et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 2.2.3, 2.2.4 et 2.2.5 de la présente convention.

A la demande expresse du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement 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...).

## 5.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le maître d'ouvrage coordinateur, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

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

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, en tant que de besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

## 5.2 Comité de suivi de la convention de financement

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

Le Comité de suivi de la convention de financement se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de cette étape de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, notamment suivant les postes estimés et indiqués à l'article 4.2.2 de la présente convention, et du calendrier,

- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de l'enquête publique),
- le contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

### 5.3 Comité des financeurs

Il est constitué un comité des financeurs. Il se réunit autant que de besoins en fonction de questions spécifiques soulevées par le financement du projet.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

### 5.4 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives à l'AVP et à l'enquête publique.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

les orientations et la démarche à engager,

les conclusions de la démarche à chaque étape importante,

le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

### 5.5 Information hors comité et commission de suivi

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

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Les financeurs en seront informés, pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

## 5.6 Communication

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

- l'ordre entre partenaires : la RATP et le STIF ;
- l'ordre des financeurs : l'Etat et la Région.

## 6 Propriété, communication et diffusion des études

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs.

Les études objet de la présente convention sont la propriété du maître d'ouvrage.

Les études seront communiquées aux co-financeurs. Les résultats des études, après validation par le comité de pilotage, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

## 7 Gestion des écarts

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion de suivi des financeurs. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention doit formaliser cet accord après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

## 8 Dispositions générales

### 8.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception :

- des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### 8.2 Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

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

### 8.3 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

### 8.4 Durée de la convention

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

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après la réalisation de la plus tardive des étapes suivantes :

- réception des livrables indiqués à l'article 2-3 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

## 8.5 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

## 9 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région (pour les opérations ne relevant pas du Contrat de Projets)

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération. Si une opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projet, celui-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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

**Fait en quatre exemplaires originaux.**

<p>Le Préfet de région Ile-de-France, Préfet de Paris</p> <p>Daniel CANEPA</p>	<p>Le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>
<p>La Directrice Générale du STIF</p> <p>Sophie MOUGARD</p>	<p>Le Président Directeur Général de la RATP</p> <p>Pierre MONGIN</p>

## 10 ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

Annexe 3 : Planning de réalisation des objets de la présente convention

Annexe 4 : Détail du programme d'études objet de la présente convention

## Annexe 1

### Organigramme nominatif

---

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

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage :

M. Jean-Louis STAUFFERT

Directeur de l'Agence pour le Développement territorial des Hauts-de-Seine

Chef de Projet :

M. Bernard HOURSEAU (RATP/MOT/DLN)

## Annexe 2

## Echéancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE

M€ HT Courants	2011	2012	2013	TOTAL
État	0,150			0,150
Région	0,350			0,350
Total	0,500			0,500

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES DU MAITRE D'OUVRAGE

M€ HT Courants	2011	2012	2013	TOTAL
État	0,105	0,045		0,150
Région	0,245	0,105		0,350
Total	0,350	0,150		0,500

## Annexe 3

Planning de réalisation des objets de la présente convention

---

**Calendrier prévisionnel (PL4 Bagneux / convention de 2011)**

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Notification par le STIF	Notification											
Enquête d'utilité publique (EUP)	Etudes préparatoires + dossier EUP				Autorité environnementale			Délai préf.	Enquête			
Enquête parcellaire		Etudes préparatoires							Enquête	(conjointe avec EUP)		

Annexe 4

Détail des études objet de la présente convention

---

### **3. Annexe à la délibération n°3 : Fiches projet**

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11001147</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : TRAMWAY RN1 RN16 SAINT DENIS GARGES SARCELLES</b>
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 307 000,00 €	100 %	6 307 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>6 307 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-811-20413-381005-PJ811-005  
381005015-Liaisons tramways

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : CONSEIL GENERAL DE LA SEINE SAINT DENIS  
 Adresse administrative : ESPLANADE JEAN MOULIN  
93003 BOBIGNY  
 Statut Juridique : Département  
 Représentant : Monsieur CLAUDE BARTOLONE, Président

N° SIRET : 22930008200018

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun  
 Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007  
 Objet du projet : attribution d'une subvention régionale pour le Tramway RN1 RN16

Date prévisionnelle de début de projet : 4 avril 2011  
 Date prévisionnelle de fin de projet : 28 décembre 2012  
 Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Les objectifs principaux de ce projet sont:

- des objectifs de transport: poursuite de la réalisation de liaisons en TC de banlieue à banlieue, réaliser un point de maillage entre le RER D, la ligne 13, le tramway T1,...
- des objectifs d'insertion urbaine: requalification des corridors empruntés par le tramway, renforcement de la sécurité des piétons pour l'accès aux stations de tramway et l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Garges/Sarcelles au terminus de la ligne de tramway afin de favoriser l'intermodalité.

**Description :**

L'opération, prise dans son ensemble, vise à créer un site propre pour un tramway guidé sur pneus (liaison T5) entre la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare RER D de Garges-Sarcelles (ex RN1 jusqu'au carrefour du Barrage, ex RN16, puis voies communales et départementales).

**Moyens mis en œuvre :**

Approbation du Schéma de Principe (10 octobre 2000),

Approbation de l'avant-projet (22 novembre 2006)

Approbation des 3 conventions de financement (30 novembre 2006, 13 septembre 2007 et 9 juillet 2009)

Début des travaux fin 2009

Mise en service prévue fin 2012

**Intérêt régional :**

Action engagée dans le cadre du contrat plan Etat Région 2000-2006 et repris dans le contrat de projet 2007-2013: amélioration de l'offre de service, du développement du maillage des réseaux.

**Public(s) cible(s) :**

les futurs usagers de la liaison T5 en cours de réalisation actuellement.

**Détail du calcul de la subvention :**

Les crédits régionaux s'élèvent à 1,750 M€ pour le CG 95 et 6,307 M€ pour le CG93. Le montant de la subvention à verser s'élève à 8,057 M€.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway RN1- RN16 St-Denis / Garges-Sarcelles

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

<b>Dépenses (€)</b>			<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
CG 93	6 307 000,00	100,00%	REGION	6 307 000,00	100,00%
Total	6 307 000,00	100,00%	Total	6 307 000,00	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2011	6 307 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	706 330,00 €
2008	Divers Dispositifs en fonctionnement	900 000,00 €
2008	Circulations douces	232 754,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	13 669 687,41 €
2008	Accessibilité des transports	1 184 650,00 €
2008	Fonds régional de développement de la vie associative en fonctionnement	300 000,00 €
2008	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	759 585,00 €
2008	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	83 882,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 130 250,00 €
2008	Politique de l'eau-Investissement	125 172,00 €
2009	Environnement des infrastructures routières nationales	1 940 000,00 €
2009	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	1 243 646,00 €
2009	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	319 280,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	3 000 000,00 €
2009	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges	1 322 297,00 €
2009	Circulations douces	1 112 723,70 €
2009	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	700 000,00 €
2009	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	142 450,00 €
2009	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	787 326,00 €
2009	Aménagement des infrastructures routières départementales	907 400,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	23 068 388,09 €
2009	Réalisation de maisons de l'environnement et du développement durable	1 003 344,00 €
2010	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	989 650,00 €
2010	Environnement des infrastructures routières départementales	919 129,00 €
2010	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	774 309,00 €
2010	Réalisation de maisons de l'environnement et du développement durable	618 082,78 €
2010	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges	76 180,00 €
2010	Aménagements de voirie pour autobus	1 704 000,00 €
2010	Aménagement des infrastructures routières départementales	3 543 400,00 €
2010	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	1 971 183,00 €
2010	Accessibilité des transports	1 390 000,00 €
2010	Projets et programmes de prévention et d'éducation à la santé hors PRSP	300 000,00 €
2010	Circulations douces	662 196,03 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	54 563 780,00 €
	<b>Montant total</b>	<b>131 151 075,01 €</b>

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11001148</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : TRAMWAY RN1 RN16 SAINT DENIS GARGES SARCELLES</b>
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	4 907 459,33 €	35,66 %	1 750 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>1 750 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-811-20413-381005-PJ811-005  
381005015-Liaisons tramways

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : CONSEIL GENERAL VAL D'OISE  
 Adresse administrative : 2 AV DU PARC  
95032 CERGY PONTOISE CEDEX  
 Statut Juridique : Département  
 Représentant :

N° SIRET : 22950127500015

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun  
 Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : attribution d'une subvention régionale pour le Tramway RN1 RN16

Date prévisionnelle de début de projet : 4 avril 2011  
 Date prévisionnelle de fin de projet : 28 décembre 2012  
 Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Les objectifs principaux de ce projet sont:

- des objectifs de transport: poursuite de la réalisation de liaisons en TC de banlieue à banlieue, réaliser un point de maillage entre le RER D, la ligne 13, le tramway T1,...
- des objectifs d'insertion urbaine: requalification des corridors empruntés par le tramway, renforcement de la sécurité des piétons pour l'accès aux stations de tramway et l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Garges/Sarcelles au terminus de la ligne de tramway afin de favoriser l'intermodalité.

**Description :**

L'opération, prise dans son ensemble, vise à créer un site propre pour un tramway guidé sur pneus (liaison T5) entre la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare RER D de Garges-Sarcelles (ex RN1 jusqu'au carrefour du Barrage, ex RN16, puis voies communales et départementales).

**Moyens mis en œuvre :**

Approbation du Schéma de Principe (10 octobre 2000),

Approbation de l'avant-projet (22 novembre 2006)

Approbation des 3 conventions de financement (30 novembre 2006, 13 septembre 2007 et 9 juillet 2009)

Début des travaux fin 2009

Mise en service prévue fin 2012

**Intérêt régional :**

Action engagée dans le cadre du contrat plan Etat Région 2000-2006 et repris dans le contrat de projet 2007-2013: amélioration de l'offre de service, du développement du maillage des réseaux.

**Public(s) cible(s) :**

les futurs usagers de la liaison T5 en cours de réalisation actuellement.

**Détail du calcul de la subvention :**

Les crédits régionaux s'élèvent à 1,750 M€ pour le CG 95 et 6,307 M€ pour le CG93. Le montant de la subvention à verser s'élève à 8,057 M€.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway RN1- RN16 St-Denis / Garges-Sarcelles

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
CG 95	4 907 459,33	100,00%
Total	4 907 459,33	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
REGION	1 750 000,00	35,66%
CG 95	3 157 459,33	64,34%
Total	4 907 459,33	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2011	1 750 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Suppression des passages à niveau	9 118 000,00 €
2008	Aménagement des infrastructures routières départementales	2 969 000,00 €
2008	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	2 282 481,00 €
2008	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	378 457,00 €
2008	Divers Dispositifs en fonctionnement	78 000,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	3 775 754,50 €
2008	Circulations douces	235 400,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	5 276 200,00 €
2009	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges	163 635,00 €
2009	Circulations douces	646 897,50 €
2009	Programme d'actions d'information et d'orientation des jeunes	120 000,00 €
2009	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	2 943 185,00 €
2009	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	113 700,00 €
2009	Stratégie régionale pour la biodiversité fonctionnement	20 162,25 €
2009	Aménagement des infrastructures routières départementales	450 000,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	7 757 000,00 €
2010	Aménagement des infrastructures routières départementales	3 450 000,00 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 340 000,00 €
2010	Environnement des infrastructures routières départementales	5 180 347,26 €
2010	Stratégie régionale pour la biodiversité fonctionnement	23 000,00 €
2010	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	2 939 065,50 €
2010	Equipements sportifs d'intérêt régional	2 298 485,00 €
2010	Aménagements de voirie nationale	5 000 000,00 €
2010	Circulations douces	598 572,50 €
	<b>Montant total</b>	<b>57 157 342,51 €</b>

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11002557</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS</b>
---

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	49 972 268,44 €	18,03 %	9 010 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>9 010 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-811-20413-381005-PJ811-005  
381005015-Liaisons tramways

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE  
 Adresse administrative : AVENUE DU GENERAL DE GAULLE  
94054 CRETEIL  
 Statut Juridique : Département  
 Représentant : Monsieur Christian FAVIER, Président

N° SIRET : 22940028800010

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun  
 Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : L'ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION POUR LA REALISATION DU TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS

Date prévisionnelle de début de projet : 1 avril 2011  
 Date prévisionnelle de fin de projet : 5 décembre 2014  
 Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Cette opération, qui figurait au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, a été réinscrite dans le Contrat de projets Etat-Région 2007-2013. Cette liaison en mode tramway permet de relier Villejuif – Louis Aragon dans le Val-de-Marne à Athis – Mons situé en Essonne, dans une première phase de travaux. La seconde phase reliera Athis-Mons au pôle de Juvisy, les études étant en cours. Cette opération a fait l'objet d'un accord de décroisement avec l'Etat.

**Description :**

Le coût d'objectif initial de l'opération est de 292 100 000 € (CE janvier 2006).

La Région finance principalement les maîtres d'ouvrage suivants : RATP, CG94 et DIRIF.

La commission permanente a déjà voté les crédits suivants :

- Au titre du Contrat de Plan : 34 509 634,76 € ;
- Au titre du Contrat de Projets : 183 084 000 € affectés de la manière suivante :
  - o Le 27 mars 2008 (CP 08 – 301) : 46 961 000 €
  - o Le 18 septembre 2008 (CP 08-893) : 71 000 000 €
  - o Le 9 juillet 2009 (CP 09 – 747) : 65 123 000 €

Le tramway T7 est actuellement en travaux. Néanmoins, de nombreuses évolutions ont marqué ce projet :

Des modifications de programme :

- o la modification du tracé du tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly, suite à la demande de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) ;
- o la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière d'Athis-Mons ;
- o la modification du profil en travers dans les tranchées couvertes d'Orly ;
- o le projet connexe d'aménagement dans le domaine aéroportuaire d'Orly ;
- o le réaménagement autour du pôle de Villejuif Louis ;
- o d'autres modifications de programme plus (aménagements le long de la RD7, aménagements de voirie au niveau de la Porte de Thiais, aménagements dans le domaine de la SILIC.

Une modification de maîtrise d'ouvrage

La DDEA 91, par courrier en date du 20 juillet 2009, a fait part au STIF de sa volonté de se désengager de la maîtrise d'ouvrage de cette opération, notamment pour des questions de capacité d'ingénierie interne et d'opportunité liée aux discussions sur le programme modificatif. Afin de d'assurer la continuité et le calendrier du projet, le STIF s'est proposé de se substituer à la DDEA 91 dans sa maîtrise d'ouvrage. Cette décision a été approuvée le 17 février 2010 en Conseil du STIF.

En parallèle, le STIF a demandé à la RATP de reprendre la maîtrise d'ouvrage des études et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation du système de transport au sud des tranchées couvertes d'Orly (y compris les travaux préparatoires), des études et travaux du comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly et de la reprise de la bretelle de sortie de la RN 7 vers la rue de Barcelone.

#### **Intérêt régional :**

Mettre en place une liaison fiable et efficace pour relier les habitants du Val-de-Marne, de l'Essonne et de Paris.

#### **Public(s) cible(s) :**

Les habitants des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, les usagers des zones d'emploi de Rungis, de la SILIC et d'Orly.

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Subvention de la Région Ile-de-France au CG 94 en € 2006 :	24 525 000 €
Subvention de la Région Ile-de-France au CG 94 en € courants conventionnels :	28 810 000 €

Autorisations de programme mises en place au 1er janvier 2011

Année	Numéro de rapport	Montant en € courants	Clé de financement
2006	CP 06-1142	5 800 000	26,96 %
2008	CP 08-893	14 000 000	70 %
Total		19 800 000	

Par conséquent, les autorisations de programme restant à mettre pour le maître d'ouvrage CG 94 sont d'un montant de 9 010 000 €.

La Région n'a pas mis en place au 1er janvier 2011, les autorisations de programme sur la tranche TF 3 pour le maître d'ouvrage CG 94.

Le montant de la participation régionale de la Région Ile-de-France pour le maître d'ouvrage CG 94 au titre de la TF 3 est de 8 855 000 € aux conditions économiques de janvier 2006, soit 10 648 000 € en euros courants conventionnels.

Les autorisations de programme restant à mettre sont inférieures au montant de la TF 3.

Au regard de la participation régionale en euros courants pour le MOA CG 94, celle-ci est de 28 810 000 € pour un total de 91 480 000 €. La clé de la participation régionale est donc de 31,49 %.

Le solde de la participation régionale est donc de 9 010 000 € courants conventionnels. Au regard des autorisations de programme déjà mises en place, la clé de cette subvention est de 18,03 %.

#### Localisation géographique :

- ESSONNE
- VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway Villejuif - Juvisy (A3B-1ere phase a Athis Mons)

L'organisme ne récupère pas la TVA.

#### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2011

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
CG 94	49 972 268,4	100,00%	REGION	9 010 000,00	18,03%
	4		CG 94	40 962 268,44	81,97%
Total	49 972 268,4	100,00%	Total	49 972 268,44	100,00%
	4				

#### ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2011	9 010 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional (informations en cours de consolidation) :**

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Circulations douces	882 472,00 €
2008	Plan régional énergies-Investissement maître d'ouvrage	59 044,00 €
2008	Divers Dispositifs en fonctionnement	920 000,00 €
2008	Acquisitions d'œuvres d'Art pour les musées - FRAM	130 000,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	3 483 922,70 €
2008	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	2 053 449,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	14 000 000,00 €
2008	Politique de l'eau-Investissement	18 000,00 €
2008	Accessibilité des transports	588 830,00 €
2009	Aménagements de voirie pour autobus	1 190 750,00 €
2009	Aménagement des infrastructures routières départementales	4 800 000,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	2 928 545,50 €
2009	Divers Dispositifs en fonctionnement	50 000,00 €
2009	Exploitation du réseau de voirie départementale	231 745,00 €
2009	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges	3 430 970,00 €
2009	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	700 000,00 €
2009	Acquisitions d'œuvres d'Art pour les musées - FRAM	80 000,00 €
2009	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	1 921 788,50 €
2009	Circulations douces	1 206 156,50 €
2010	Aménagement des infrastructures routières départementales	150 000,00 €
2010	Environnement des infrastructures routières départementales	3 773 444,00 €
2010	Action en faveur de l'écomobilité des scolaires et étudiants en Ile-de-France (Fonctionnement)	11 633,20 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	3 112 410,70 €
2010	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	4 732 785,00 €
2010	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	552 210,00 €
2010	Aménagements de voirie pour autobus	415 000,00 €
2010	Programme régional de résidences d'écrivains (Organismes)	5 000,00 €
2010	Politique de l'eau-Investissement	76 098,00 €
2010	Plan régional énergies-Investissement maître d'ouvrage	56 284,00 €
2010	Réseaux d'initiative publique (collectivités)	80 000,00 €
2010	Circulations douces	1 740 139,66 €
2010	Accessibilité des transports	1 102 400,00 €
2010	Education à l'environnement vers un développement durable	50 000,00 €
2010	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	801 500,00 €
2010	Construction et aménagement des lieux de diffusion et de création culturelle	270 290,00 €
2010	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges	275 320,00 €
2010	Stratégie régionale pour la biodiversité investissement	190 000,00 €
2010	Acquisitions d'œuvres d'Art pour les musées - FRAM	72 000,00 €
2010	Equipements et aménagements structurants et études de programmation	50 000,00 €
2010	Action Régionale en faveur de l'écomobilité des scolaires et étudiants en Ile-de-France (investissement)	19 436,00 €
	<b>Montant total</b>	<b>56 211 623,76 €</b>

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11002539</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS</b>
---

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	54 129 558,73 €	99,26 %	53 729 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>53 729 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-811-204178-381005-PJ811-005  
381005015-Liaisons tramways

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS  
PARISIENS

Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS 12

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Pierre MONGIN, Président

N° SIRET : 77566343801906

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun

Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION POUR LA REALISATION DU TRAMWAY T7  
VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS

Date prévisionnelle de début de projet : 1 avril 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 5 décembre 2014

Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Cette opération, qui figurait au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, a été réinscrite dans le Contrat de projets Etat-Région 2007-2013. Cette liaison en mode tramway permet de relier Villejuif – Louis Aragon dans le Val-de-Marne à Athis – Mons situé en Essonne, dans une première phase de travaux. La seconde phase reliera Athis-Mons au pôle de Juvisy, les études étant en cours.

Cette opération a fait l'objet d'un accord de décroisement avec l'Etat.

**Description :**

Le coût d'objectif initial de l'opération est de 292 100 000 € (CE janvier 2006).

La Région finance principalement les maîtres d'ouvrage suivants : RATP, CG94 et DIRIF.

La commission permanente a déjà voté les crédits suivants :

- Au titre du Contrat de Plan : 34 509 634,76 € ;
- Au titre du Contrat de Projets : 183 084 000 € affectés de la manière suivante :
  - o Le 27 mars 2008 (CP 08 – 301) : 46 961 000 €
  - o Le 18 septembre 2008 (CP 08-893) : 71 000 000 €
  - o Le 9 juillet 2009 (CP 09 – 747) : 65 123 000 €

Le tramway T7 est actuellement en travaux. Néanmoins, de nombreuses évolutions ont marqué ce projet :

Des modifications de programme :

- o la modification du tracé du tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly, suite à la demande de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) ;
- o la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière d'Athis-Mons ;
- o la modification du profil en travers dans les tranchées couvertes d'Orly ;
- o le projet connexe d'aménagement dans le domaine aéroportuaire d'Orly ;
- o le réaménagement autour du pôle de Villejuif Louis ;
- o d'autres modifications de programme plus (aménagements le long de la RD7, aménagements de voirie au niveau de la Porte de Thiais, aménagements dans le domaine de la SILIC.

Une modification de maîtrise d'ouvrage

La DDEA 91, par courrier en date du 20 juillet 2009, a fait part au STIF de sa volonté de se désengager de la maîtrise d'ouvrage de cette opération, notamment pour des questions de capacité d'ingénierie interne et d'opportunité liée aux discussions sur le programme modificatif. Afin de d'assurer la continuité et le calendrier du projet, le STIF s'est proposé de se substituer à la DDEA 91 dans sa maîtrise d'ouvrage. Cette décision a été approuvée le 17 février 2010 en Conseil du STIF.

En parallèle, le STIF a demandé à la RATP de reprendre la maîtrise d'ouvrage des études et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation du système de transport au sud des tranchées couvertes d'Orly (y compris les travaux préparatoires), des études et travaux du comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly et de la reprise de la bretelle de sortie de la RN 7 vers la rue de Barcelone.

D'autre part, le CG 94 a vu son périmètre de maîtrise d'ouvrage augmenté des études et travaux relatifs au réaménagement de l'avenue de Stalingrad permettant l'insertion du tramway et du déplacement des rampes d'accès au parking relais existant.

Modification du coût d'objectif

Des évolutions de coût sont intervenues sur ce projet notamment au titre des modifications présentées précédemment ainsi que des évolutions de coût à programme constant. Ces modifications ont eu comme impact :

- pour les modifications de programme : un surcoût de 10,699 M€ (CE 01/2006) ;
- pour la modification de maîtrise d'ouvrage : une économie de 1,150 M€ (CE 01/2006) ;
- pour les évolutions de coût à programme constant : un surcoût de 16,701 M€ (CE 01/2006).

Par conséquent, le surcoût total de l'opération est de 26,249 M€ (CE 01/2006). Après réunion du comité de suivi de la convention de financement et d'une réunion des partenaires du projet avec la CALPE en novembre 2010, il a été décidé la prise en charge de ce surcoût par les financeurs :

- à hauteur de 18,045 M€ par la Région Ile-de-France (70 %) et le Département du Val-de-Marne (30 %) (cette somme correspond à l'autorisation de programme supplémentaire votée en septembre 2008) ;
- à hauteur de 0,801 M€ par la DRIEA ;
- à hauteur de 3,194 M€ par la Région Ile-de-France se décomposant ainsi :
  - o 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
  - o 2,048 M€ au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;
- à hauteur de 2,048 M€ par le Département de l'Essonne au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;

- à hauteur de 2,396 M€ par la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne qui devient un nouveau financeur du projet. Ce montant se décompose ainsi :
  - o 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
  - o 1,250 M€ forfaitaire.

Par ailleurs, il est noté une économie de 0,235 M€ sur les financements de la Région Ile de France au titre du GP5 du CPER 2007 – 2013.

En conséquence, le nouveau coût d'objectif du projet est donc le suivant :

%	M€ (CE 01/2006)		
		73,63	234,395
Subvention de la Région Ile de France			
Subvention de l'État	3,24		10,308
Prêt de la Région à la RATP	1,56		4,978
Participation du Conseil Général du Val-de-Marne	17,03		54,225
Participation du Conseil Général de l'Essonne	3,78		12,048
Participation de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne		0,75	2,396
<b>TOTAL</b>			<b>100,00 318,349</b>

Une modification du calendrier et de la date de mise en service.

Le calendrier de réalisation de l'opération est modifié pour prendre en compte deux facteurs :

- le retard pris par les acquisitions foncières du Conseil général du Val-de-Marne ;
- la remise en cause par la CNESOR du profil en travers à l'intérieur à l'intérieur des tranchées couvertes d'Orly.

Par conséquent, la date de mise en service du tramway T7 entre Villejuif – Louis Aragon et Athis-Mons est décalée à octobre 2013.

Ces modifications ont donc abouti à :

- la rédaction d'un avant-projet modificatif n° 2 adopté en Conseil du STIF du 9 février 2011 ;
- le présent avenant aux conventions précédentes (TF1, TF2 et TF3).

Le présent rapport propose de solder la participation régionale en euros courants conventionnels sur cette opération en affectant des autorisations de programme de projet aux maîtres d'ouvrage RATP et CG 94.

Néanmoins, au regard du nombre de financeurs et de maîtres d'ouvrage, le fléchage des surcoûts a été modifié pour aboutir à une nouvelle matrice de financement, impliquant pour la Région :

- une augmentation de sa participation financière sur le périmètre RATP au titre du CPER 2007 – 2013 ;
- une diminution de sa participation financière sur le périmètre CG 94 au titre du CPER 2007 – 2013, au regard de sa participation initiale et des 14 M€ de 2008. Une partie des crédits qui devaient être affectés au MOA CG 94 sont redéployés vers le MOA RATP ;
- une participation pour le MOA STIF, au titre du GP3 et du CPRD 91.

#### **Intérêt régional :**

Mettre en place une liaison fiable et efficace pour relier les habitants du Val-de-Marne, de l'Essonne et de Paris.

#### **Public(s) cible(s) :**

Les habitants des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, les usagers des zones d'emploi de Rungis, de la SILIC et d'Orly.

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Pour le maître d'ouvrage RATP

Au titre de la convention TF 3

Actuellement, 122 123 000 € ont été affectés sur un total de 175 852 000 €.

Il est donc proposé de solder cette tranche en affectant un AP de 53 729 000 € avec une clé de 99,26 %.

**Localisation géographique :**

- ESSONNE
- VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway Villejuif - Juvisy (A3B-1ere phase a Athis Mons)

L'organisme ne récupère pas la TVA.

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2011

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
RATP	54 129 558,7 3	100,00%	Région IDF	53 729 000,00	99,26%
			CG91	400 558,73	0,74%
Total	54 129 558,7 3	100,00%	Total	54 129 558,73	100,00%

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT**

Exercice	Montant
2011	0,00 €
2012	20 000 000,00 €
2013	33 729 000,00 €

**ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS**

**Antériorité du soutien régional (informations en cours de consolidation) :**

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2008	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	21 100,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	238 767 381,80 €
2008	Accessibilité des transports	996 000,00 €
2008	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	475 125,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	50 461 000,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	52 520 065,00 €
2009	Expérimentations - TIC - Investissement	10 800,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	157 988 810,74 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	75 868 140,00 €
2010	Aménagements de voirie pour autobus	526 285,00 €
	Montant total	577 634 707,54 €

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11002579</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS</b>
---

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 879 000,00 €	29,43 %	3 202 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>3 202 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-811-204178-381005-PJ811-005  
381005015-Liaisons tramways

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS  
PARISIENS

Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS 12

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Pierre MONGIN, Président

N° SIRET : 77566343801906

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun

Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION POUR LA REALISATION DU TRAMWAY T7  
VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS

Date prévisionnelle de début de projet : 1 avril 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 5 décembre 2014

Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Cette opération, qui figurait au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, a été réinscrite dans le Contrat de projets Etat-Région 2007-2013. Cette liaison en mode tramway permet de relier Villejuif – Louis Aragon dans le Val-de-Marne à Athis – Mons situé en Essonne, dans une première phase de travaux. La seconde phase reliera Athis-Mons au pôle de Juvisy, les études étant en cours.

Cette opération a fait l'objet d'un accord de décroisement avec l'Etat.

**Description :**

Le coût d'objectif initial de l'opération est de 292 100 000 € (CE janvier 2006).

La Région finance principalement les maîtres d'ouvrage suivants : RATP, CG94 et DIRIF.

La commission permanente a déjà voté les crédits suivants :

- Au titre du Contrat de Plan : 34 509 634,76 € ;
- Au titre du Contrat de Projets : 183 084 000 € affectés de la manière suivante :
  - o Le 27 mars 2008 (CP 08 – 301) : 46 961 000 €
  - o Le 18 septembre 2008 (CP 08-893) : 71 000 000 €
  - o Le 9 juillet 2009 (CP 09 – 747) : 65 123 000 €

Le tramway T7 est actuellement en travaux. Néanmoins, de nombreuses évolutions ont marqué ce projet :

Des modifications de programme :

- o la modification du tracé du tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly, suite à la demande de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) ;
- o la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière d'Athis-Mons ;
- o la modification du profil en travers dans les tranchées couvertes d'Orly ;
- o le projet connexe d'aménagement dans le domaine aéroportuaire d'Orly ;
- o le réaménagement autour du pôle de Villejuif Louis ;
- o d'autres modifications de programme plus (aménagements le long de la RD7, aménagements de voirie au niveau de la Porte de Thiais, aménagements dans le domaine de la SILIC.

Une modification de maîtrise d'ouvrage

La DDEA 91, par courrier en date du 20 juillet 2009, a fait part au STIF de sa volonté de se désengager de la maîtrise d'ouvrage de cette opération, notamment pour des questions de capacité d'ingénierie interne et d'opportunité liée aux discussions sur le programme modificatif. Afin de d'assurer la continuité et le calendrier du projet, le STIF s'est proposé de se substituer à la DDEA 91 dans sa maîtrise d'ouvrage. Cette décision a été approuvée le 17 février 2010 en Conseil du STIF.

En parallèle, le STIF a demandé à la RATP de reprendre la maîtrise d'ouvrage des études et travaux préparatoires nécessaires à la réalisation du système de transport au sud des tranchées couvertes d'Orly (y compris les travaux préparatoires), des études et travaux du comblement du tunnel à vélos situé à l'extrémité nord des tranchées couvertes d'Orly et de la reprise de la bretelle de sortie de la RN 7 vers la rue de Barcelone.

#### **Intérêt régional :**

Mettre en place une liaison fiable et efficace pour relier les habitants du Val-de-Marne, de l'Essonne et de Paris.

#### **Public(s) cible(s) :**

Les habitants des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, les usagers des zones d'emploi de Rungis, de la SILIC et d'Orly.

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Pour le maître d'ouvrage RATP

Au titre de la convention TF 3

Actuellement, 122 123 000 € ont été affectés sur un total de 175 852 000 €.

Il est donc proposé de solder cette tranche en affectant un AP de 3 202 000 € avec une clé de 29,42 %.

#### **Localisation géographique :**

- ESSONNE
- VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway Villejuif - Juvisy (A3B-1ere phase a Athis Mons)

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

<b>Dépenses (€)</b>			<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
RATP	10 879 000,0	100,00%	REGION	3 202 000,00	29,43%
	0		CG 91	5 255 000,00	48,30%
Total	10 879 000,0	100,00%	CALPE	1 102 000,00	10,13%
	0		CG 94	1 320 000,00	12,13%
			Total	10 879 000,00	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2014	3 202 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2008	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	21 100,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	238 767 381,80 €
2008	Accessibilité des transports	996 000,00 €
2008	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	475 125,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	50 461 000,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	52 520 065,00 €
2009	Expérimentations - TIC - Investissement	10 800,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	157 988 810,74 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	75 868 140,00 €
2010	Aménagements de voirie pour autobus	526 285,00 €
	Montant total	577 634 707,54 €

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11002535</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 PHASE 2 A LA MAIRIE DE BAGNEUX</b>
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	500 000,00 €	70 %	350 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>350 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-811-204178-381006-PJ811-006  
381006015-Métro

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS  
PARISIENS

Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS 12

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Pierre MONGIN, Président

N° SIRET : 77566343801906

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun

Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION POUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 PHASE 2 A LA MAIRIE DE BAGNEUX

Date prévisionnelle de début de projet : 1 avril 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 31 décembre 2012

Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

La phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro est inscrite au Contrat de Projets Etat – Région 2007 – 2013. Ce projet de 1,5 kilomètre de long permettra, au travers de la création de deux nouvelles stations de desservir les territoires de Montrouge et de Bagneux.

**Description :**

Le montant inscrit au titre du CPER 2007 – 2013 est de 219,5 M€ et réparti selon une clé de 70% pour la Région, soit 153,7 M€, et 30 % pour l'Etat, soit 65,8 M€. De plus, le Département des Hauts-de-Seine a confirmé dans le préambule du CPRD 92 sa participation au titre des travaux sur la phase 2 selon la même clé que sur la phase 1 (soit 14,25 %).

Le maître d'ouvrage de ce projet est la RATP.

La commission permanente a déjà voté des crédits à hauteur de 2 800 000 €, destinés à financer les études de niveau Avant-projet :

- Le 27 novembre 2008 (CP 08 – 1260) : 1 960 000 €
- Le 24 septembre 2009 (CP 09 – 876) : 840 000 €

Fin 2010, les études de niveau schéma de principe sont en cours. Néanmoins, le maître d'ouvrage rencontre des difficultés liées aux contraintes suivantes :

- la présence de l'immeuble « Villa Lea » au niveau de la station Verdun Sud ;
- la présence des carrières dans cette partie du terrain des Hauts-de-Seine.

Ces contraintes ont un impact sur le tracé du prolongement tant en profil qu'en plan :

- le profil du tracé a dû être approfondi ;
- la station Mairie de Bagneux a évolué pour tenir compte des contraintes de sous-sol et limiter ainsi le futur coût d'objectif : le profil de la station Mairie de Bagneux a été remonté ainsi que l'arrière gare ;
- le décalage de la station Verdun Sud sous le territoire communal de Bagneux pour tenir compte de l'évolution du tracé et la positionner dans un sous-sol plus favorable que celui prévu initialement.

Les modifications de tracé sont donc importantes entre celui du schéma de principe de 2005 qui a porté l'enquête publique et le tracé actuellement étudié. En raison des modifications et des acquisitions foncières nécessaires (non couvertes par la déclaration d'enquête publique en vigueur), il est nécessaire de procéder à une nouvelle enquête publique (complémentaire ou modificative, le choix sera effectué dans les prochaines semaines). Cette nouvelle enquête publique occasionnera un retard mais permettra de consolider et de sécuriser les procédures en cours et à venir.

Néanmoins, afin de minimiser le retard, il a été décidé de mener en parallèle les travaux de reconnaissance des sols dont la nature ne serait pas modifiée par des réserves de l'enquête publique.

Afin de mener à bien les études et les procédures relatives à la phase 2 du prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'à la Mairie de Bagneux, il a donc été décidé d'établir une convention de financement portant sur :

- la réalisation d'une nouvelle enquête publique sur le tracé de la phase 2 ;
- la reprise d'études de niveau avant-projet.

#### **Intérêt régional :**

Améliorer l'accessibilité de ce territoire à la métropole francilienne.

#### **Public(s) cible(s) :**

Les parisiens, les alto séquanais et plus largement les usagers du métro et des transports en commun.

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Cette convention est d'un montant de 500 000 €.

Le financement de la convention de financement est donc le suivant :

- 350 000 € pour la Région Ile-de-France, soit 70 %
- 150 000 € pour l'Etat, soit 30 %

#### **Localisation géographique :**

- BAGNEUX
- MONTRouGE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Metro ligne 4 Mairie de Montrouge Bagneux

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
RATP	500 000,00	100,00%
Total	500 000,00	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Région Ile de France	350 000,00	70,00%
ETAT	150 000,00	30,00%
Total	500 000,00	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2011	245 000,00 €
2012	105 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

Antériorité du soutien régional (*informations en cours de consolidation*) :

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2008	Plan régional énergies-Investissement maître d'ouvrage	21 100,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	238 767 381,80 €
2008	Accessibilité des transports	996 000,00 €
2008	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	475 125,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	50 461 000,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	52 520 065,00 €
2009	Expérimentations - TIC - Investissement	10 800,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	157 988 810,74 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	75 868 140,00 €
2010	Aménagements de voirie pour autobus	526 285,00 €
	Montant total	577 634 707,54 €

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11001144</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : POLE DE CHOISY LE ROI</b>
--------------------------------------

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	45 100,00 €	72,12 %	32 526,12 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>32 526,12 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-812-204171-381010-PJ812-010  
381010015-Grands pôles intermodaux

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : SNCF SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
 Adresse administrative : 34 RUE DU COMMANDANT RENE MOUCHOTTE  
75014 PARIS 14  
 Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial  
 Représentant : Monsieur Benoît FRANCK, DIRECTEUR D'EXPLOITATION TRANSILIEN

N° SIRET : 55204944789421

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun

Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : attribution d'une subvention pour le Pôle de Choisy

Date prévisionnelle de début de projet : 4 avril 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 29 juin 2012

Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Le projet d'aménagement de ce pôle, prise dans son ensemble, consiste à transformer la gare et ses abords pour créer un véritable pôle d'échanges multimodal de façon à rendre la gare apte à traiter les flux importants de voyageurs et améliorer leur circulation, renforcer la qualité des services aux voyageurs, optimiser l'accueil des services bus et la lisibilité de l'offre bus aux voyageurs, renforcer l'accessibilité au pôle pour les transports en communs et les circulations douces, créer de nouveaux accès à la gare, en cohérence avec les dessertes des autres transports en commun, assurer la pérennité du bâtiment et la sécurité des voyageurs par des travaux de réhabilitation, ouvrir le site vers les quartiers environnants en réalisant des aménagements urbains, renforcer le sentiment de sureté du site.

Les travaux des aménagements urbains, notamment les travaux relatifs à la réhabilitation et la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) de la gare SNCF Transilien ont pour objectif de contribuer à y répondre efficacement.

**Description :**

Les travaux à réaliser en termes de réhabilitation et mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF, font partie de l'opération de restructuration du pôle d'échanges multimodal de Choisy-le-Roi.

**Moyens mis en œuvre :**

Approbation du schéma de principe de l'opération le 1er octobre 2003.  
Approbation de l'avant-projet de réaménagement du pôle le 11 octobre 2006.  
Approbation de la convention de financement le 07 décembre 2006

**Intérêt régional :**

Action engagée dans le cadre du contrat plan Etat Région 2000-2006 et repris dans le contrat de projet 2007-2013: amélioration de l'offre de service, du développement du maillage des réseaux et du centre urbain.

**Public(s) cible(s) :**

les usagers passant par le pôle de Choisy-le-Roi

**Détail du calcul de la subvention :**

Les crédits régionaux (CF. convention de financement) pour la SNCF s'élèvent à 32 526,12 € pour la SNCF. Le montant de la subvention à verser est donc de 32 526,12 €.

**Localisation géographique :**

- CHOISY-LE-ROI

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Pole de Choisy-le-Roi

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
SNCF	45 100,00	100,00%	REGION	32 526,12	72,12%
Total	45 100,00	100,00%	ETAT	12 573,88	27,88%
			Total	45 100,00	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2011	32 526,12 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Divers Dispositifs en investissement	1 960 460,00 €
2008	Accessibilité des transports	15 096 000,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	8 571 250,00 €
2008	Rénovation des gares	11 085 570,00 €
2008	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	6 952,00 €
2008	Amélioration de l'accès aux gares (gares routières et parcs relais)	311 550,00 €
2009	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	39 375,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	16 086 500,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	11 346 000,00 €
2009	Rénovation des gares	10 688 250,00 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	48 388 000,00 €
2010	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	51 323,00 €
2010	Circulations douces	153 400,00 €
	Montant total	123 784 630,00 €

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11001145</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : POLE DE POMPADOUR</b>
----------------------------------

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	3 900 915,90 €	72,06 %	2 811 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>2 811 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-812-204171-381010-PJ812-010  
381010015-Grands pôles intermodaux

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : SNCF SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS  
 Adresse administrative : 34 RUE DU COMMANDANT RENE MOUCHOTTE  
75014 PARIS 14  
 Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial  
 Représentant : Monsieur Guillaume PEPY, Président

N° SIRET : 55204944789421

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun

Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : attribution d'une subvention régionale pour la Pôle de Pompadour

Date prévisionnelle de début de projet : 4 avril 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 30 décembre 2013

Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Le projet d'aménagement de ce pôle, prise dans son ensemble, consiste à créer un point de maillage entre le RER D, le Trans Val-de-Marne (TVM) et le futur TCSP Pompadour Sucy-Bonneuil grâce au remplacement de la gare de Villeneuve-Prairie.

**Description :**

Les travaux à réaliser sont la création de la gare RER Pompadour (en remplacement de celle de Villeneuve-Prairie), le déplacement en position latérale du site propre bus du TVM et le rapprochement de la station bus, le réaménagement des voiries, la mise ne accessibilité PMR de l'ensemble du pôle d'échanges aux personnes à mobilité réduite, la mise ne valeur des accès nord et sud du Parc interdépartemental des Sports et la création d'aménagements aux abords de la gare pour les piétons, les vélos et les bus.

**Moyens mis en œuvre :**

Approbation du Schéma de Principe (11 juillet 2003),  
 Enquête publique du 07 février au 12 mars 2005,  
 Approbation de l'avant-projet et de la convention de financement (10 décembre 2008)  
 Début des travaux en 2010  
 Mise en service prévue fin 2013

**Intérêt régional :**

Action engagée dans le cadre du contrat plan Etat Région 2000-2006 et repris dans le contrat de projet 2007-2013: amélioration de l'offre de service, du développement du maillage des réseaux.

**Public(s) cible(s) :**

les usagers passant par le pôle de Pompadour

**Détail du calcul de la subvention :**

Les crédits régionaux (Cf. conventions de financement) s'élèvent à 4,135 M€ pour RFF et 2,811 M€ pour la SNCF. Le montant de la subvention à verser s'élève à 6,946 M€.

**Localisation géographique :**

- VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Pole de Pompadour

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
SNCF	3 900 915,90	100,00%	REGION ILE DE FRANCE	2 811 000,00	72,06%
Total	3 900 915,90	100,00%	ETAT	613 915,90	15,74%
			CG 94	476 000,00	12,20%
			Total	3 900 915,90	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2011	2 811 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Divers Dispositifs en investissement	1 960 460,00 €
2008	Accessibilité des transports	15 096 000,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	8 571 250,00 €
2008	Rénovation des gares	11 085 570,00 €
2008	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	6 952,00 €
2008	Amélioration de l'accès aux gares (gares routières et parcs relais)	311 550,00 €
2009	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	39 375,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	16 086 500,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	11 346 000,00 €
2009	Rénovation des gares	10 688 250,00 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	48 388 000,00 €
2010	Plan régional énergies-Investissement maitre d'ouvrage	51 323,00 €
2010	Circulations douces	153 400,00 €
	Montant total	123 784 630,00 €

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11001146</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : POLE DE POMPADOUR</b>
----------------------------------

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	5 738 273,66 €	72,06 %	4 135 000,00 €
	<b>Montant Total de la subvention</b>		<b>4 135 000,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-812-204172-381010-PJ812-010  
381010015-Grands pôles intermodaux

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : RFF RESEAU FERRE FRANCE  
 Adresse administrative : 92 AV DE FRANCE  
75648 PARIS 13 CEDEX  
 Statut Juridique : Etablissement Public Industriel et Commercial  
 Représentant :

N° SIRET : 41228073700310

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun  
 Rapport cadre : CR 31-07 du 16 février 2007

Objet du projet : attribution d'une subvention régionale pour le Pôle de Pompadour

Date prévisionnelle de début de projet : 4 avril 2011  
 Date prévisionnelle de fin de projet : 30 décembre 2013  
 Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**

Le projet d'aménagement de ce pôle, prise dans son ensemble, consiste à créer un point de maillage entre le RER D, le Trans Val-de-Marne (TVM) et le futur TCSP Pompadour Sucy-Bonneuil grâce au remplacement de la gare de Villeneuve-Prairie.

**Description :**

Les travaux à réaliser sont la création de la gare RER Pompadour (en remplacement de celle de Villeneuve-Prairie), le déplacement en position latérale du site propre bus du TVM et le rapprochement de la station bus, le réaménagement des voiries, la mise en accessibilité PMR de l'ensemble du pôle d'échanges aux personnes à mobilité réduite, la mise en valeur des accès nord et sud du Parc interdépartemental des Sports et la création d'aménagements aux abords de la gare pour les piétons, les vélos et les bus.

**Moyens mis en œuvre :**

Approbation du Schéma de Principe (11 juillet 2003),  
 Enquête publique du 07 février au 12 mars 2005,  
 Approbation de l'avant-projet et de la convention de financement (10 décembre 2008)  
 Début des travaux en 2010  
 Mise en service prévue fin 2013

**Intérêt régional :**

Action engagée dans le cadre du contrat plan Etat Région 2000-2006 et repris dans le contrat de projet 2007-2013: amélioration de l'offre de service, du développement du maillage des réseaux.

**Public(s) cible(s) :**

les usagers passant par le pôle de Pompadour

**Détail du calcul de la subvention :**

Les crédits régionaux (Cf. conventions de financement) s'élèvent à 4,135 M€ pour RFF et 2,811 M€ pour la SNCF. Le montant de la subvention à verser s'élève à 6,946 M€.

**Localisation géographique :**

- VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Pole de Pompadour

L'organisme ne récupère pas la TVA.

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2011

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
RFF	5 738 273,66	100,00%	REGION	4 135 000,00	72,06%
Total	5 738 273,66	100,00%	ETAT	883 273,66	15,39%
			CG 94	720 000,00	12,55%
			Total	5 738 273,66	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

Exercice	Montant
2011	4 135 000,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Equipements et aménagements structurants et études de programmation	20 150 000,00 €
2008	Protections phoniques le long du réseau ferré	315 000,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	34 224 000,00 €
2008	Fret - Aménagements d'infrastructures et études	6 600 000,00 €
2008	Rénovation des gares	708 000,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	4 533 061,50 €
2008	Amélioration de l'accès aux gares (gares routières et parcs relais)	371 000,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	113 675 605,00 €
2009	Fret - Aménagements d'infrastructures et études	4 925 000,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	38 046 667,00 €
2009	Actions interrégionales	1 600 000,00 €
2010	Protections phoniques le long du réseau ferré	2 780 808,72 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	194 256 221,90 €
	Montant total	422 185 364,12 €

<b>FICHE PROJET DU DOSSIER N° 11002939</b>
--

Commission Permanente du 10 mars 2011

<b>Objet : CONTOURNEMENT D'ORLY (TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS)</b>
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Aménagement des infrastructures routières départementales	13 843 755,00 €	19,02 %	2 633 721,00 €
<b>Montant Total de la subvention</b>			<b>2 633 721,00 €</b>

**Imputation budgétaire :** 908-823-204173-182003-HP823-003  
18200302-Aménagement infrastructures de voirie départementale en grande couronne

<b>PRESENTATION DE L'ORGANISME</b>
------------------------------------

Dénomination : STIF IDF SYND TRANSPORT ILE DE FRANCE  
Adresse administrative : 41 RUE DE CHATEAUDUN  
75009 PARIS  
Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local  
Représentant :

N° SIRET : 28750007800012

<b>PRESENTATION DU PROJET</b>
-------------------------------

Dispositif d'aide : Aménagement des infrastructures routières départementales  
Rapport Cadre : CR 34-08 du 17 avril 2008

Objet du projet : ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION POUR CONTOURNEMENT D'ORLY (TRAMWAY T7-Phase 1)

Date prévisionnelle de début de projet : 1 avril 2011  
Date prévisionnelle de fin de projet : 5 décembre 2014  
Démarrage anticipé de projet : Non

**Objectifs :**  
CPRD 91 2007-2013

Opération : contournement d'Orly pour 20 M dont 10 part Région (clé 50/50)

Consiste en Boulevard de contournement sud d'Orly à Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste, Wissous, Morangis et Chilly-Mazarin dans l'Essonne (première section : réalisation du barreau d'Athis-Mons)

Menés en parallèle, les travaux de tramway 7 Villejuif Athis Mons nécessitent aujourd'hui des budgets supplémentaires : pour permettre les nouveaux projets d'aménagement de la CALPE autour du tramway (raccordement de voirie, reprise de la RN 7, voiries traversantes, circulations douces et bretelles d'accès...), la Région anticipe les travaux du barreau de contournement d'Orly.

### **Description :**

Situé dans la partie Nord de l'Essonne, le pôle d'Orly figure au projet de schéma directeur (SDRIF) arrêté le 15 février 2007 en tant que territoire stratégique structurant pour le développement régional.

De plus, et conformément aux dispositions inscrites au SDRIF en matière d'accessibilité des zones aéroportuaires, le développement économique du secteur sud d'Orly doit nécessairement s'accompagner de la réalisation d'une infrastructure de desserte permettant de répondre à l'indispensable accessibilité du secteur et essentielle au fonctionnement des activités en devenir.

Pour répondre à ces nécessités, le département de l'Essonne, maître d'ouvrage à supprimer le CG n'est pas maître d'ouvrage sur ce tronçon ce qui pose pb pas ailleurs !!, propose de conduire la réalisation d'une liaison multimodale ayant un caractère de boulevard urbain qui relierait à terme les communes situées au sud d'Orly, depuis les pôles de Massy à l'ouest jusqu'au Val de Seine, Val d'Yerres à l'est, intégrant les problématiques d'échange du territoire traversé, tout en tenant compte des contraintes fortes du site aéroportuaire

Le tramway T7 est actuellement en travaux. Néanmoins, de nombreuses évolutions ont marqué ce projet :

#### Des modifications de programme :

- o la modification du tracé du tramway au sud des tranchées couvertes d'Orly, suite à la demande de la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) ;
- o la reconstitution et l'optimisation des fonctionnalités associées à la gare routière d'Athis-Mons ;
- o la modification du profil en travers dans les tranchées couvertes d'Orly ;
- o le projet connexe d'aménagement dans le domaine aéroportuaire d'Orly ;
- o le réaménagement autour du pôle de Villejuif Louis-Aragon;
- o d'autres modifications de programme (aménagements le long de la RD7, aménagements de voirie au niveau de la Porte de Thiais, aménagements dans le domaine de la SILIC.

#### Une modification de maîtrise d'ouvrage

#### Modification du coût d'objectif

Ces modifications ont amené un surcoût total de l'opération de 28,294 M€ (CE 01/2006).

Après réunion du comité de suivi de la convention de financement et d'une réunion des partenaires du projet avec la CALPE en novembre 2010, il a été décidé la prise en charge de ce surcoût par les financeurs :

- à hauteur de 18,045 M€ par la Région Ile-de-France (70 %) et le Département du Val-de-Marne (30 %) (cette somme correspond à l'autorisation de programme supplémentaire votée en septembre 2008) ;
- à hauteur de 0,801 M€ par la DRIEA ;
- à hauteur de 4,398 M€ par la Région Ile-de-France se décomposant ainsi :
  - o 1,146 M€ au titre du GP 3 du CPER 2007 – 2013 ;
  - o 2,654 M€ c'est le chiffre définitif ? au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ; (objet de la présente fiche)
  - o 0,598 M€ au titre du GP5 du CPER 2007 – 2013
- à hauteur de 2,654 M€ par le Département de l'Essonne au titre du CPRD 91 2007 – 2013 ;
- à hauteur de 2,396 M€ par la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne qui devient un nouveau financeur du projet.

#### Intérêt régional :

Valoriser les actions nécessaires à la performance des pôles stratégiques de développement de l'Essonne : mettre en place une liaison fiable et efficace et faciliter les échanges entre les modes pour relier les habitants du Val-de-Marne, de l'Essonne et de Paris

#### Public(s) cible(s) :

Les habitants des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, les usagers des zones d'emploi de Rungis, de la SILIC et d'Orly.

#### Localisation géographique :

- ESSONNE

**Contrat Particulier** : Contrat particulier CPRD91/Contournement d'Orly

**CPER** : Hors CPER

L'organisme ne récupère pas la TVA.

### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2011

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
STIF	13 843 754,0 0	100,00%
Total	13 843 754,0 0	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
REGION CPRD	2 633 721,00	19,02%
REGION GP3	1 473 752,00	10,65%
CG 91 CPRD	2 633 721,00	19,02%
CALPE GP3	1 473 752,00	10,65%
CALPE	433 381,00	3,13%
CG 91 GP 5	5 195 427,00	37,53%
Total	13 843 754,00	100,00%

<b>ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT</b>
---

<b>Exercice</b>	<b>Montant</b>
2011	575 908,00 €
2012	1 035 499,00 €
2013	704 299,00 €
2014	318 016,00 €

<b>ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS</b>
---

**Antériorité du soutien régional** (*informations en cours de consolidation*) :

<b>Année</b>	<b>Dispositif d'aide</b>	<b>Montant voté</b>
2008	Divers Dispositifs en fonctionnement	556 199 864,00 €
2008	Divers Dispositifs en investissement	15 951 500,00 €
2008	Opérations d'infrastructure de transports en commun	275 000,00 €
2009	Aménagements de voirie pour autobus	80 000,00 €
2009	Divers Dispositifs en fonctionnement	562 505 000,00 €
2009	Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 493 000,00 €
2009	Divers Dispositifs en investissement	210 000,00 €
2009	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	43 000 000,00 €
2010	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	50 750 000,00 €
2010	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	577 805 000,00 €
2010	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	75 620 000,00 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	13 206 000,00 €
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	932 500,00 €
2011	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	55 337 800,00 €
2011	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	415 384 014,72 €
2011	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	13 176 757,00 €
	<b>Montant total</b>	<b>2 386 926 435,72 €</b>

## **4. Annexe à la délibération n°4 : Etats récapitulatifs des subventions**

## Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

<b>Commission permanente du :</b>	10/03/2011	<b>N° de rapport :</b>	CP11-254	<b>Budget :</b>	2011
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

<b>Chapitre :</b>	908 - Transports
<b>Code fonctionnel :</b>	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
<b>Programme :</b>	381005 - Liaisons tramways
<b>Action :</b>	381005015 - Liaisons tramways

<b>Dispositif :</b>	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

<b>Dossier :</b>	11001147 - TRAMWAY RN1 RN16 SAINT DENIS GARGES SARCELLES		
<b>Bénéficiaire :</b>	R2304 - CONSEIL GENERAL DE LA SEINE SAINT DENIS		
<b>Localisation :</b>	REGION ILE DE FRANCE		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway RN1- RN16 St-Denis / Garges-Sarcelles - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	6 307 000,00 €	<b>Code nature :</b>	20413

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
6 307 000,00 € HT	100 %	6 307 000,00 €

<b>Dossier :</b>	11001148 - TRAMWAY RN1 RN16 SAINT DENIS GARGES SARCELLES		
<b>Bénéficiaire :</b>	R2306 - CONSEIL GENERAL VAL D'OISE		
<b>Localisation :</b>	REGION ILE DE FRANCE		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway RN1- RN16 St-Denis / Garges-Sarcelles - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	1 750 000,00 €	<b>Code nature :</b>	20413

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
4 907 459,33 € HT	35,66 %	1 750 000,00 €

<b>Dossier :</b>	11002557 - TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS		
<b>Bénéficiaire :</b>	R2305 - DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE		
<b>Localisation :</b>	Le détail de la localisation est présent sur la fiche projet.		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway Villejuif - Juvisy (A3B-1ere phase a Athis Mons) - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	9 010 000,00 €	<b>Code nature :</b>	20413

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
49 972 268,44 € HT	18,03 %	9 010 000,00 €

## Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

<b>Commission permanente du :</b>	10/03/2011	<b>N° de rapport :</b>	CP11-254	<b>Budget :</b>	2011
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

<b>Chapitre :</b>	908 - Transports
<b>Code fonctionnel :</b>	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
<b>Programme :</b>	381005 - Liaisons tramways
<b>Action :</b>	381005015 - Liaisons tramways

<b>Dispositif :</b>	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

<b>Dossier :</b>	11002539 - TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS		
<b>Bénéficiaire :</b>	R6930 - REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS		
<b>Localisation :</b>	Le détail de la localisation est présent sur la fiche projet.		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway Villejuif - Juvisy (A3B-1ere phase a Athis Mons) - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	53 729 000,00 €	<b>Code nature :</b>	204178

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
54 129 558,73 € HT	99,26 %	53 729 000,00 €

<b>Dossier :</b>	11002579 - TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS		
<b>Bénéficiaire :</b>	R6930 - REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS		
<b>Localisation :</b>	Le détail de la localisation est présent sur la fiche projet.		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway Villejuif - Juvisy (A3B-1ere phase a Athis Mons) - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	3 202 000,00 €	<b>Code nature :</b>	204178

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
10 879 000,00 € HT	29,43 %	3 202 000,00 €

<b>Total sur le dispositif 00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun :</b>	73 998 000,00 €
---	-----------------

<b>Total sur l'imputation 908 - 811 - 381005 - 381005015 :</b>	73 998 000,00 €
--	-----------------

## Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

<b>Commission permanente du :</b>	10/03/2011	<b>N° de rapport :</b>	CP11-254	<b>Budget :</b>	2011
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

<b>Chapitre :</b>	908 - Transports
<b>Code fonctionnel :</b>	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
<b>Programme :</b>	381006 - Métro
<b>Action :</b>	381006015 - Métro

<b>Dispositif :</b>	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

<b>Dossier :</b>	11002535 - PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 PHASE 2 A LA MAIRIE DE BAGNEUX		
<b>Bénéficiaire :</b>	R6930 - REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS		
<b>Localisation :</b>	Le détail de la localisation est présent sur la fiche projet.		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Metro ligne 4 Mairiede Montrouge Bagneux - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	350 000,00 €	<b>Code nature :</b>	204178

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
500 000,00 € HT	70 %	350 000,00 €

<b>Total sur le dispositif 00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun :</b>	350 000,00 €
---	--------------

<b>Total sur l'imputation 908 - 811 - 381006 - 381006015 :</b>	350 000,00 €
--	--------------

<b>Chapitre :</b>	908 - Transports
<b>Code fonctionnel :</b>	812 - Gares et autres infrastructures ferroviaires
<b>Programme :</b>	381010 - Grands poles intermodaux
<b>Action :</b>	381010015 - Grands pôles intermodaux

<b>Dispositif :</b>	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

<b>Dossier :</b>	11001144 - POLE DE CHOISY LE ROI		
<b>Bénéficiaire :</b>	R22844 - SNCF SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS		
<b>Localisation :</b>	CHOISY-LE-ROI		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Pole de Choisy-le-Roi - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	32 526,12 €	<b>Code nature :</b>	204171

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
45 100,00 € HT	72,12 %	32 526,12 €

## Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

<b>Commission permanente du :</b>	10/03/2011	<b>N° de rapport :</b>	CP11-254	<b>Budget :</b>	2011
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

<b>Chapitre :</b>	908 - Transports
<b>Code fonctionnel :</b>	812 - Gares et autres infrastructures ferroviaires
<b>Programme :</b>	381010 - Grands poles intermodaux
<b>Action :</b>	381010015 - Grands pôles intermodaux

<b>Dispositif :</b>	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

<b>Dossier :</b>	11001145 - POLE DE POMPADOUR		
<b>Bénéficiaire :</b>	R22844 - SNCF SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS		
<b>Localisation :</b>	VAL DE MARNE		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Pole de Pompadour - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	2 811 000,00 €	<b>Code nature :</b>	204171

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>	
3 900 915,90 €	HT	72,06 %	2 811 000,00 €

<b>Dossier :</b>	11001146 - POLE DE POMPADOUR		
<b>Bénéficiaire :</b>	R14154 - RFF RESEAU FERRE FRANCE		
<b>Localisation :</b>	VAL DE MARNE		
<b>CPER / CPRD :</b>	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Pole de Pompadour - Hors CPRD		
<b>Montant total :</b>	4 135 000,00 €	<b>Code nature :</b>	204172

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>	
5 738 273,66 €	HT	72,06 %	4 135 000,00 €

<b>Total sur le dispositif 00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun :</b>	6 978 526,12 €
---	----------------

<b>Total sur l'imputation 908 - 812 - 381010 - 381010015 :</b>	6 978 526,12 €
--	----------------

## Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

<b>Commission permanente du :</b>	10/03/2011	<b>N° de rapport :</b>	CP11-254	<b>Budget :</b>	2011
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

<b>Chapitre :</b>	908 - Transports
<b>Code fonctionnel :</b>	823 - Voirie départementale
<b>Programme :</b>	182003 - Aménagement des infrastructures de voirie départementale
<b>Action :</b>	18200302 - Aménagement infrastructures de voirie départementale en grande couronne

<b>Dispositif :</b>	00000301 - Aménagement des infrastructures routières départementales
---------------------	--

<b>Dossier :</b>	11002939 - CONTOURNEMENT D'ORLY (TRAMWAY T7 VILLEJUIF LOUIS ARAGON – ATHIS-MONS)		
<b>Bénéficiaire :</b>	R1989 - STIF IDF SYND TRANSPORT ILE DE FRANCE		
<b>Localisation :</b>	ESSONNE		
<b>CPER / CPRD :</b>	Hors CPER - Contrat particulier CPRD91/Contournement d'Orly		
<b>Montant total :</b>	2 633 721,00 €	<b>Code nature :</b>	204173

<b>Base subventionnable :</b>	<b>Taux de participation :</b>	<b>Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :</b>
13 843 755,00 € HT	19,02 %	2 633 721,00 €

<b>Total sur le dispositif 00000301 - Aménagement des infrastructures routières départementales :</b>	2 633 721,00 €
---	----------------

<b>Total sur l'imputation 908 - 823 - 182003 - 18200302 :</b>	2 633 721,00 €
---	----------------