

*Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Île-de-France*

**ATTRIBUTIONS DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DE LA
POLITIQUE REGIONALE DE «TRANSPORT»**

**OPERATIONS DU CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION
2007-2013**

**OPERATIONS RELEVANT DE LA CONVENTION PARTICULIERE
TRANSPORTS ETAT REGION 2011-2013**

**OPERATIONS RELEVANT DU PROTOCOLE CADRE ETAT
REGION POUR LA PERIODE 2013-2017**

**OPERATIONS DU CONTRAT PARTICULIER REGION ILE DE
FRANCE-DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE 2009 – 2013**

Chapitre 908 « Transports »

Code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs »

Programme PJ 811-005 « Liaisons tramways »

Programme PJ 811-006 « Métro »

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
PROJET DE DELIBERATION	8
ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : ETAT RECAPITULATIF	11
ANNEXE 2 A LA DELIBERATION : FICHES PROJETS.....	14
ANNEXE 3 A LA DELIBERATION : CONVENTIONS ET AVENANTS	33

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 5 subventions et de proposer l'affectation d'un montant de **83 200 000 €** d'autorisations de programme prélevées sur le chapitre 908 «Transports» du budget 2014.

Ces opérations relèvent de la politique régionale d'amélioration des transports, dans le cadre :

- du CPER 2007-2013 voté par délibération n° CR 31-07 du 16 février 2007,
- de la délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports,
- du courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité de pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention Particulière Transports,
- du protocole cadre de financement Etat – Région pour la période 2013-2017 signé le 19 juillet 2013,
- du contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine 2009-2013,
- de la délibération du Conseil régional n° CR 110-13 du 21 novembre 2013 relative à la prorogation du contrat de projets Etat-Région 2007-2013 et des contrats particuliers Région-Départements ;

Ce rapport vous propose de participer à la réalisation de 3 opérations réparties sur les programmes suivants :

1. Programme «Liaisons tramways»

Sont concernés, au titre du programme « liaisons tramways », les projets suivants :

- **Prolongement du T1 à l'Est, entre Bobigny et Val de Fontenay**

Le projet de prolongement du Tramway T1 à l'Est doit relier d'ici 2018 Bobigny à Val de Fontenay.

Dans ce cadre, la section déjà exploitée, entre Bobigny et Noisy le Sec, sera mise aux normes et les stations réaménagées. Sera également intégrée sur le site de Bobigny, l'une des deux coupures d'exploitation de l'arc du tramway T1.

Sur la commune de Montreuil, ce projet sera vecteur d'une importante refonte urbaine dans le quartier des Murs à Pêches, avec l'aménagement du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) et la requalification des délaissés de l'A186, pour lesquels une réflexion est en cours quant aux conditions de valorisation foncière de ces terrains au bénéfice du projet de tramway T1.

Les modalités de correspondance avec la gare de Val de Fontenay sont également un point important de ce projet de transport, en vue de l'arrivée à terme du réseau du Grand Paris Express et du prolongement de la ligne 1 du métro.

Le prolongement du T1 à l'Est est inscrit dans le protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signé le 19 juillet 2013, s'agissant du financement des travaux, déclarés d'utilité publique par l'arrêté préfectoral du 17 février 2014.

A ce stade, le projet est estimé à 458 000 000 €, hors matériel roulant. Le dossier d'avant projet doit être validé par l'autorité organisatrice avant la fin 2014 afin d'acter ce coût d'objectif.

Pour autant, des financements d'un montant de 11 250 000 € sont nécessaires dès à présent pour confirmer certaines études du dossier d'avant projet et poursuivre les acquisitions foncières. Ces

besoins concernent le Département de Seine-Saint-Denis, maître d'ouvrage coordinateur du projet, et la RATP.

Ce complément porte à 33 250 000 € le montant total des études d'avant projet et des premières acquisitions foncières, objets d'une convention de financement de 22 000 000 €, approuvée par la commission permanente régionale du 16 novembre 2011, et financée à 100% par la Région dans le cadre d'un décroisement avec l'Etat. Ce montant de 22 000 000 € a été affecté en totalité.

L'avenant n°1 à la convention de financement des études d'avant projet et des acquisitions foncières reprend le plan de financement des études sur la base du montant de 33 250 000 €, en intégrant la participation de l'Etat et du Département de Seine Saint Denis en ce qui concerne ces compléments. La participation de la Région s'établit de fait à 28 300 000 € (soit 85,11% du montant global de ces études).

Au titre du présent rapport, il vous est proposé d'approuver l'avenant n°1 à la convention de réalisation et de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'avant projet pour la réalisation d'études supplémentaires d'un montant total de 11 250 000 €, et d'affecter la totalité du financement de la Région sur ce complément, soit **6 300 000 €** répartis comme suit : 3 300 000 au bénéfice du Département de Seine Saint Denis (52,38%) et 3 000 000 au bénéfice de la RATP (47,62%).

- **Débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil – convention de financement n°1 de la phase de réalisation**

L'opération de création de la nouvelle branche du tramway T4 permettra de desservir depuis Bondy les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil en Seine-Saint-Denis. Ce projet désenclavera ces deux communes en leur donnant un accès plus rapide à Paris et aux zones d'emplois de Roissy, tout en les connectant directement au RER E (station « Bondy ») et au RER B (station « Aulnay-sous-Bois »). A horizon 2023, le maillage sera établi entre le T4 et la ligne 16 du Grand Paris Express à la station « Clichy-Montfermeil » et à l'horizon 2025, le T4 et la ligne 15 du Grand Paris Express seront connectés à la station « Bondy ».

Cette opération est inscrite au Contrat de Projets « 2007-2013 », au Plan Espoir Banlieues de 2008 et à la Convention Particulière Transport de 2011. Elle a été confirmée dans le Protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signée le 19 juillet 2013.

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par le STIF (sur la section dite « urbaine ») et par Réseau Ferré de France et la SNCF (sur la section du Réseau Ferré National). La déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée le 12 septembre 2013, confirmant la possibilité de lancer les premiers travaux.

La convention de financement des études « Projet » a été votée lors de la Commission Permanente du 21 novembre 2013 pour un montant total de 20 M€. L'Avant-projet modificatif, voté en Conseil d'administration du STIF du 2 juillet 2014, a permis d'approuver le montant des travaux à hauteur de 255,7 M€ aux conditions économiques de janvier 2011 pour les trois périmètres de maîtrise d'ouvrage. La date de mise en service est prévue à l'horizon 2018. Le financement du projet de tramway fera l'objet de plusieurs conventions de financement.

Conformément à la convention n°1 de financement de réalisation, d'un montant total de 96,08 M€ HT courants, il s'agit de permettre aux trois maîtres d'ouvrage (STIF, RFF et SNCF) de lancer les travaux. Déduction faite de la part d'autofinancement forfaitaire de Réseau Ferré de France au titre de son article 4 (pour un montant total de 38,28M€ courants, inscrit en totalité dans la convention de financement n°1 et fléché sur le strict périmètre de RFF), le financement du montant restant (57,8M€ HT courants) est assuré dans le cadre du Plan Espoir Banlieues, selon les clés de répartition suivantes :

- Etat (50%) : soit 28,9 M€ ;
- Région Ile-de-France (50%) : soit 28,9 M€.

Au titre du présent rapport, il vous est donc proposé d'approuver la convention n°1 de réalisation du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil et d'affecter la totalité du financement de la Région, soit **28 900 000 € courants**, au bénéfice du STIF pour un montant de 20 339 820 € (soit 70,38%), et de la SNCF pour un montant 8 560 180 € (soit 29,62%).

2- Programme « Métro »

Est concerné, au titre du programme « Métro », le projet suivant :

- **Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (Phase 2)**

Le prolongement vers le sud de la ligne 4 du métro consiste à relier Paris, depuis la station « Porte d'Orléans », à la ville de Bagneux, en desservant la ville de Montrouge. Il s'agit de créer trois nouvelles stations et plus de 3,5 km de tunnel, d'aménager des installations d'exploitation (retournement, garage, entretien). L'ensemble des travaux est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Cette opération fait l'objet d'un phasage fonctionnel :

- **Phase 1**, de Paris à Montrouge, consistant à créer 1,4 km de tunnel, une nouvelle station « Mairie de Montrouge » et des installations provisoires d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains). **Elle est mise en service depuis mars 2013.**
- **Phase 2**, de Montrouge à Bagneux, consistant à créer 2 km de tunnel, deux nouvelles stations « Verdun Sud » et « Bagneux » (dénomination provisoire) ainsi que de nouvelles installations d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains), pour un coût d'objectif établi à 307,1M€ (CE 2006), comprenant le montant des études d'avant-projet et des études « projet », le coût des travaux.

La mise en service de la phase 2 est prévue en 2019, conditionnée par la libération des emprises foncières et la mise en œuvre des mesures conservatoires à la station terminus de « Bagneux » nécessaires à la correspondance avec la future ligne 15 sud du Grand Paris Express (horizon 2020) et à l'automatisation de l'ensemble de la ligne 4 actée en 2013 par le STIF.

Le financement des travaux (estimés à 279,442M€ CE 2006) fait l'objet de deux conventions de financement, la participation de la Région sur cette phase 2 s'élevant à 60% du coût des travaux (soit environ 167,7M€ CE 2006).

La première convention de financement « travaux » de la phase 2 a été approuvée par la Commission Permanente du 4 avril 2013 pour un montant total de 168,010 M€ HT (CE 2006), soit 251,263 M€ HT courants conventionnels. La participation de la Région porte sur 100,85 M€ HT (CE 2006), soit 150,821 M€ HT courants conventionnels.

Afin de permettre à l'Etat et au Département des Hauts de Seine d'affecter la totalité de leurs autorisations de programme en 2013 compte tenu de leurs disponibilités financières, la seconde convention de financement « travaux » de la phase 2 a été votée lors de la Commission Permanente régionale du 21 novembre 2013.

Cette convention porte sur un montant total de 111,432 M€ HT ^(CE2006), soit 179,451 M€ HT courants conventionnels. La Région finance un montant de 66,85 M€ HT ^(CE 2006), soit 107,71 M€ HT courants conventionnels.

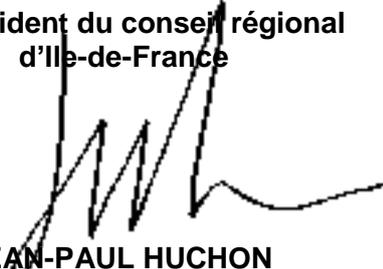
A ce stade, la Région n'a affecté d'autorisations de programme que sur la première convention de financement « travaux ». Une première autorisation de programme d'un montant de 40 M€ a été votée le 4 avril 2013, puis une deuxième d'un montant de 48 M€ votée le 17 octobre 2013, au bénéfice de la RATP.

Le présent rapport a pour objet de proposer une troisième autorisation de programme de la Région sur cette première convention de financement « travaux », sans toutefois la solder. Il est ainsi proposé d'affecter une troisième autorisation de programme d'un montant de **48 000 000 €** courants, au bénéfice de la RATP.

Ces opérations vous sont présentées dans les fiches projet en annexe 2 à la délibération.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le président du conseil régional
d'Île-de-France



JEAN-PAUL HUCHON

PROJET DE DELIBERATION**DU**

ATTRIBUTIONS DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE REGIONALE DE
TRANSPORT
OPERATIONS DU CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION 2007-2013
OPERATION RELEVANT DU PLAN ESPOIR BANLIEUES DE 2008
OPERATIONS RELEVANT DE LA CONVENTION PARTICULIERE TRANSPORTS ETAT
REGION 2011-2013
OPERATIONS RELEVANT DU PROTOCOLE CADRE ETAT REGION POUR LA PERIODE 2013-
2017
OPERATIONS DU CONTRAT PARTICULIERS REGION ILE DE FRANCE-REGION ILE DE
FRANCE-DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE 2009 – 2013,

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

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code des Transports ;
- VU** La loi n° 82-1153 du 30 Décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment les articles 14, 18 et 28-3 ;
- VU** La délibération n° CR 31-07 du 16 février 2007 approuvant le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** La délibération n° CR 66-08 du 26 juin 2008 relatif au protocole d'accord entre l'Etat et la Région Île-de-France sur la mise en œuvre des actions du plan « Espoir banlieues » pour la desserte des quartiers en difficultés
- VU** La délibération du Conseil régional n° CR 61-09 du 26 novembre 2009 approuvant le contrat particulier Région Ile de France – Département des Hauts de Seine 2009-2013 ;
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier ;
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports,
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 55-13 du 11 juin 2013 relative à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France sur la période 2013 -2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signée le 19 juillet 2013;
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 42-13 du 20 juin 2013 approuvant l'avenant n° 1 au contrat particulier Région - Département des Hauts de Seine 2009 – 2013;
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 110-13 du 21 novembre 2013 relative à la prorogation du contrat de projets Etat- Région 2007-2013 et des contrats particulier Région- Départements ;
- VU** La délibération n° CP 11-991 du 16 novembre 2011 relative à la convention de réalisation et de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet pour le tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,
- VU** La délibération n° CP 13-208 du 4 avril 2013 approuvant la convention de financement relative à l'opération métro ligne 4 (phase 2) et portant affectation d'une autorisation de programme, notamment dans son article 1 ;
- VU** Le budget de la Région d'Ile-de-France pour 2014 ;
- VU** Le rapport CP 14-799 présenté par monsieur le Président du Conseil régional d'Ile-de-France ;
- 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 ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article n°1 : «Liaisons tramways» PJ 811-005

Décide de participer au financement des projets détaillés en annexe 2 (fiches projet) à la présente délibération par l'attribution de subventions d'un montant maximum prévisionnel de **35 200 000 €**.

Subordonne le versement de ces subventions à la signature des conventions et des avenants joints en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à les signer.

Bénéficiaires	Opérations	Localisation	action (381005015)
RATP	Prolongement du tramway T1 à l'Est	Seine Saint-Denis et Val de Marne	3 000 000 €
CG 93	Prolongement du Tramway T1 à l'Est	Seine Saint-Denis et Val de Marne	3 300 000 €
STIF	Tramway T4 – Phase 2	Seine Saint-Denis	20°339°820 €
SNCF	Tramway T4 – Phase 2	Seine Saint-Denis	8°560°180 €

Affecte une autorisation de programme de projet de **35 200 000 €** disponible sur le chapitre 908 «transports», code fonctionnel 811 «transport ferroviaire régional de voyageurs», programme PJ 811-005 «liaisons tramways», action 381005015 «liaisons tramways», du budget 2014, conformément à l'état récapitulatif joint en annexe 1.

Article 2 : «Métro» PJ 811-006

Décide de participer au financement du projet détaillé en annexe 2 (fiches projet) à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **48 000 000 €**.

Bénéficiaires	Opérations	Localisation	action (381006015)
RATP	Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (phase 2)	Hauts de Seine	48 000 000 €

Affecte une autorisation de programme de projet de **48 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 «transports», code fonctionnel 811 «transport ferroviaire régional de voyageurs», programme PJ 811-006 «métro», action 381006015 «métro», du budget 2014, conformément à l'état récapitulatif joint en annexe 1.

Article 3 :

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter des dates prévisionnelles de démarrage indiquées dans le tableau ci-après, par dérogation à l'article 17 de la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier.

N° de Dossier	Dossier	Bénéficiaire	Date prévisionnelle de démarrage
14016990	Prolongement du tramway T1 à l'Est	CG93	16/11/2011
14016992	Prolongement du tramway T1 à l'Est	RATP	16/11/2011
14014740	Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (Phase 2)	RATP	01/02/2013

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**

JEAN-PAUL HUCHON

**ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : ETAT
RECAPITULATIF**

Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

Commission permanente du :	20/11/2014	N° de rapport :	CP14-799	Budget :	2014
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

Chapitre :	908 - Transports
Code fonctionnel :	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
Programme :	381005 - Liaisons tramways
Action :	381005015 - Liaisons tramways

Dispositif :	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

Dossier :	14016990 - PROLONGEMENT DU T1 A L'EST ENTRE BOBIGNY ET VAL DE FONTENAY		
Bénéficiaire :	R2304 - DEPARTEMENT DE LA SEINE SAINT DENIS		
Localisation :	SEINE SAINT DENIS		
CPER / CPRD :	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway/Noisy-le-Sec-Montreuil Murs a peches (T1) (A1d) - Hors CPRD		
Montant total :	3 300 000,00 €	Code nature :	204133

Base subventionnable :	Taux de participation :	Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :	
8 250 000,00 €	HT 40 %	3 300 000,00 €	

Dossier :	14014794 - T4 CLICHY - MONTFERMEIL - convention n°1 de la phase de réalisation		
Bénéficiaire :	R22844 - SNCF SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS		
Localisation :	SEINE SAINT DENIS		
CPER / CPRD :	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/T4 - Clichy-s-Bois-Montfermeil - Hors CPRD		
Montant total :	8 560 180,00 €	Code nature :	2041713

Base subventionnable :	Taux de participation :	Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :	
28 900 000,00 €	HT 29,62 %	8 560 180,00 €	

Dossier :	14014789 - T4 CLICHY - MONTFERMEIL - convention n°1 de la phase de réalisation		
Bénéficiaire :	R1989 - STIF SYNDICAT TRANSPORT ILE DE FRANCE		
Localisation :	SEINE SAINT DENIS		
CPER / CPRD :	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/T4 - Clichy-s-Bois-Montfermeil - Hors CPRD		
Montant total :	20 339 820,00 €	Code nature :	2041733

Base subventionnable :	Taux de participation :	Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :	
28 900 000,00 €	HT 70,38 %	20 339 820,00 €	

Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

Commission permanente du :	20/11/2014	N° de rapport :	CP14-799	Budget :	2014
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

Chapitre :	908 - Transports
Code fonctionnel :	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
Programme :	381005 - Liaisons tramways
Action :	381005015 - Liaisons tramways

Dispositif :	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

Dossier :	14016992 - PROLONGEMENT DU T1 A L'EST ENTRE BOBIGNY ET VAL DE FONTENAY		
Bénéficiaire :	R6930 - RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS		
Localisation :	SEINE SAINT DENIS		
CPER / CPRD :	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway/Noisy-le-Sec-Montreuil Murs a peches (T1) (A1d) - Hors CPRD		
Montant total :	3 000 000,00 €	Code nature :	2041783

Base subventionnable :	Taux de participation :	Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :	
6 299 874,00 € HT	47,62 %	3 000 000,00 €	

Total sur le dispositif 00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun :	35 200 000,00 €
---	-----------------

Total sur l'imputation 908 - 811 - 381005 - 381005015 :	35 200 000,00 €
--	-----------------

Chapitre :	908 - Transports
Code fonctionnel :	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
Programme :	381006 - Métro
Action :	381006015 - Métro

Dispositif :	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

Dossier :	14014740 - PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU METRO A BAGNEUX (PHASE 2)		
Bénéficiaire :	R6930 - RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS		
Localisation :	Le détail de la localisation est présent sur la fiche projet.		
CPER / CPRD :	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Metro ligne 4 Mairiede Montrouge Bagneux - Hors CPRD		
Montant total :	48 000 000,00 €	Code nature :	2041783

Base subventionnable :	Taux de participation :	Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :	
79 966 680,54 € HT	60,03 %	48 000 000,00 €	

Total sur le dispositif 00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun :	48 000 000,00 €
---	-----------------

Total sur l'imputation 908 - 811 - 381006 - 381006015 :	48 000 000,00 €
--	-----------------

ANNEXE 2 A LA DELIBERATION : FICHES PROJETS

FICHE PROJET DU DOSSIER N° 14016990
--

Commission Permanente du 20 novembre 2014

Objet : PROLONGEMENT DU T1 A L'EST ENTRE BOBIGNY ET VAL DE FONTENAY
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	8 250 000,00 €	40,00 %	3 300 000,00 €
	Montant Total de la subvention		3 300 000,00 €

Imputation budgétaire : 908-811-204133-381005-200
381005015- Liaisons tramways

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : DEPARTEMENT DE LA SEINE SAINT DENIS
 Adresse administrative : 3 ESPLANADE JEAN MOULIN
93006 BOBIGNY CEDEX
 Statut Juridique : Département
 Représentant : Monsieur STEPHANE TROUSSEL, Président

N° SIRET : 22930008201453

PRESENTATION DU PROJET

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

Objet du projet : confirmer certaines études d'avant projet et continuer les acquisitions foncières

Date prévisionnelle de début de projet : 16 novembre 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 31 décembre 2018

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Il est nécessaire de financer la confirmation de certaines études d'avant projet et de poursuivre les acquisitions foncières

Objectifs :

Le tramway T1, première ligne de tramway moderne en Ile-de-France, a été mis en service en 1992 entre Bobigny et Saint-Denis, dans le département de Seine Saint-Denis. En décembre 2003, il a été prolongé de Bobigny à la gare RER de Noisy-le-Sec, actuel terminus de la ligne. Le tramway T1 continue de s'étendre : en 2012 sera mis en service le tronçon entre la gare de Saint-Denis et Asnières-Gennevilliers.

L'objectif du projet est de permettre la réalisation du grand tram en réalisant une liaison de rocade entre les communes du département de Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne. Le projet permettra également le réaménagement de l'autoroute A186 en boulevard urbain.

Description :

Le prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay c'est :

- 7 communes desservies dans deux départements (93 et 94) : Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois ;
- 8 kilomètres de ligne nouvelle ;
- plus de 15 stations (selon le tracé) dont 10 avec correspondances ;
- 79 000 à 86 000 emplois desservis (selon le tracé) ;
- 24 à 26 minutes de temps de parcours entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay (selon le tracé) ;
- Une fréquence de 4 minutes en heure de pointe et 6 minutes en heure creuse ;
- Une vitesse commerciale de 18 km/h ;
- 40 000 voyages quotidiens (11 millions annuels).

Moyens mis en œuvre :

Le prolongement du T1 à l'Est est inscrit dans le protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signé le 19 juillet 2013, s'agissant du financement des travaux, déclarés d'utilité publique par l'arrêté préfectoral du 17 février 2014.

A ce stade, le projet est estimé à 458 000 000 €, hors matériel roulant. Le dossier d'avant projet doit être validé par l'autorité organisatrice avant la fin 2014 afin d'acter ce coût d'objectif.

Pour autant, des compléments de financement d'un montant de 11 250 000 € sont nécessaires dès à présent pour confirmer certaines études du dossier d'avant projet et poursuivre les acquisitions foncières. Ces besoins concernent le Département de Seine Saint Denis, maître d'ouvrage coordinateur du projet et la RATP.

Ce complément porte à 33 250 000 € le montant total des études d'avant projet et des premières acquisitions foncières, objet d'une convention de financement de 22 000 000 €, approuvée par la commission permanente régionale du 16 novembre 2011, et financée à 100% par la Région. Ce montant de 22 000 000 € a déjà été affecté en totalité.

L'avenant n°1 à la convention de financement des études d'avant projet et des acquisitions foncières reprend le plan de financement des études sur la base du montant de 33 250 000 €, en intégrant la participation de l'Etat et du Département de Seine Saint Denis. La participation de la Région s'établit de fait à 28 300 000 € (soit 85,1% du montant global de ces études).

Intérêt régional :

Ce projet permettra de développer les transports de rocade de banlieue à banlieue

Public(s) cible(s) :

Les usagers des transports en commun et plus particulièrement ceux des départements de Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Localisation géographique :

- SEINE SAINT DENIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway/Noisy-le-Sec-Montreuil Murs a peches (T1) (A1d)

L'organisme ne récupère pas la TVA.

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2014

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
PROLONGEMENT DU T1 A L'EST ENTRE BOBIGNY ET VAL DE FONTENAY	8 250 000,00	100,00%	Région Ile de France	3 300 000,00	40,00%
			Etat	2 700 000,00	32,73%
			CG 93	2 250 000,00	27,27%
Total	8 250 000,00	100,00%	Total	8 250 000,00	100,00%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2014	3 300 000,00 €

ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS

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

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2011	Politique de l'eau-Investissement	3 784 900,00 €
2011	Animation sociale des quartiers - Action non contractualisée d'intérêt régional	20 000,00 €
2011	Animation régionale en direction des acteurs de la coopération décentralisée et de la solidarité internationale	50 500,00 €
2011	Déplacements à vélo en Ile de France (investissement)	89 644,80 €
2011	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	2 160 331,00 €
2011	Réalisation de maisons de l'environnement et du développement durable	3 007 897,97 €
2011	Amélioration de l'accès aux gares (gares routières et parcs relais)	351 779,00 €
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	13 307 000,00 €
2011	Circulations douces	249 263,40 €
2011	Projets et programmes de prévention et d'éducation à la santé hors PRSP	300 000,00 €
2011	Aménagements de sécurité sur le réseau de voirie secondaire	1 095 555,00 €
2011	Aménagement des infrastructures routières départementales	2 530 838,00 €
2011	Dispositif de soutien en faveur des pôles touristiques régionaux	19 600,00 €
2011	Soutien régional à la gestion des déchets	6 000,00 €
2011	Aides aux manifestations culturelles	30 000,00 €
2011	Aides Régionales en faveur du tourisme fluvial	4 378,00 €
2011	Equipements pédagogiques dans les EPLE	1 000 000,00 €
2011	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	900 000,00 €
2012	Equipements pédagogiques dans les EPLE	1 300 000,00 €
2012	Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 000 000,00 €
2012	Soutien régional à la gestion des déchets (fonctionnement)	188 444,00 €
2012	Education à l'environnement vers un développement durable	20 000,00 €
2012	Soutien aux acteurs associatifs à ancrage territorial (S3AT) - Appel à projets services et usages numériques - Fonctionnement	8 832,00 €

2012	Soutien aux actions en faveur de la lutte contre la pollution	38 500,00 €
2012	Soutien aux acteurs associatifs à ancrage territorial (S3AT) - Appel à projets services et usages numériques - Investissement	15 000,00 €
2012	Politique de l'eau-Investissement	491 640,00 €
2012	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	1 250 000,00 €
2012	Projets et programmes de prévention et d'éducation à la santé hors PRSP	300 000,00 €
2012	Stratégie régionale pour la biodiversité investissement	43 324,00 €
2012	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	942 869,00 €
2012	Sécurité routière - Actions portant sur l'infrastructure	817 000,00 €
2012	Réalisation de maisons de l'environnement et du développement durable	660 624,71 €
2012	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	8 205 090,00 €
2013	Animation régionale en direction des acteurs de la coopération décentralisée et de la solidarité internationale	47 000,00 €
2013	Aide régionale à la construction, reconstruction, extension, rénovation d'équipements sportifs liés aux lycées	1 000 000,00 €
2013	Soutien régional à la gestion des déchets (fonctionnement)	34 000,00 €
2013	Equipements pédagogiques dans les EPLE	1 300 000,00 €
2013	Réalisation de maisons de l'environnement et du développement durable	946 496,69 €
2013	Politique énergie climat	50 000,00 €
2013	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	1 085 000,00 €
2013	Fret - Gérer les flux dans les zones urbaines denses	35 000,00 €
2013	Soutien aux structures de prévention	250 000,00 €
2013	Sécurité routière - Actions visant à renforcer la sécurité des piétons	1 188 546,00 €
2013	Sécurité routière - Actions portant sur l'infrastructure	257 500,00 €
2013	Opérations d'infrastructure de transports en commun	31 200 000,00 €
2013	Réseaux d'initiative publique (collectivités)	5 400 000,00 €
2013	Déplacements à vélo en Ile-de-France (investissement)	174 162,60 €
2013	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	5 324 053,00 €
2014	Politique énergie climat	252 600,00 €
2014	Animation régionale en direction des acteurs de la coopération décentralisée et de la solidarité internationale	42 000,00 €
2014	Déplacements à vélo en Ile-de-France (investissement)	465 554,43 €
2014	Construction et aménagement des lieux de diffusion et de création culturelle	27 600,00 €
2014	Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 000 000,00 €
2014	Transports spécialisés en faveur des personnes à mobilité réduite	550 000,00 €
	Montant total	108 818 523,60 €

- o Mise en service : 2018

Le coût d'objectif total du projet s'élève à 270,32 M HT en euros courants, hors déviation des réseaux. Le matériel roulant, à la charge du STIF, est estimé à 67,6 M€ (CE 2011).

Moyens mis en œuvre :

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par le STIF (sur la section dite « urbaine ») et par Réseau Ferré de France et la SNCF (sur la section du Réseau Ferré National).

Intérêt régional :

Le prolongement du T1 à l'Ouest permettra de renforcer le réseau de transports en commun en offrant des correspondances avec les transports en commun suivants :

- o RER E : station Bondy
- o RER B : station Aulnay-Sous-Bois
- o M15 : station Bondy
- o M16 : station Clichy-Montfermeil

Ce projet est inscrit au contrat de projets Etat-Région 2007-2013, au Plan Espoirs Banlieues de 2008 (financement à parité Etat-Région) et au Nouveau SDRIF, adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013.

Public(s) cible(s) :

Les usagers des transports en commun, les habitants des communes traversées, les salariés des entreprises du secteur.

Localisation géographique :

- SEINE SAINT DENIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/T4 - Clichy-s-Bois-Montfermeil

L'organisme ne récupère pas la TVA.

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2014

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
SNCF	17 120 360,0 0	100,00%
Total	17 120 360,0 0	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région	8 560 180,00	50,00%
Etat (en cours)	8 560 180,00	50,00%
Total	17 120 360,00	100,00%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2014	0,00 €
2015	2 309 350,00 €
2016	4 464 880,00 €
2017	1 785 950,00 €
2018	0,00 €

ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS

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

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2011	Rénovation des gares	2 918 050,00 €
2011	Déplacements à vélo en Ile de France (investissement)	758 000,00 €
2011	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	183 250,00 €
2011	Accessibilité des transports	2 500 000,00 €
2011	Etudes générales dans le domaine des transports - fonctionnement	100 000,00 €
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	29 486 548,12 €
2011	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	6 000 000,00 €
2012	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	6 600 000,00 €
2012	Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 108 873,20 €
2012	Accessibilité des transports	3 250 000,00 €
2012	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	260 000,00 €
2013	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	5 850 000,00 €
2013	Opérations d'infrastructure de transports en commun	24 584 953,00 €
2013	Déplacements à vélo en Ile-de-France (investissement)	127 124,00 €
2013	Accessibilité des transports	5 330 000,00 €
2014	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	6 741 000,00 €
2014	Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 380 000,00 €
	Montant total	106 177 798,32 €

- o Mise en service : 2018

Le coût d'objectif total du projet s'élève à 270,32M HT en euros courants, hors déviation des réseaux. Le matériel roulant, à la charge du STIF, est estimé à 67,6 M€ (CE 2011).

Moyens mis en œuvre :

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par le STIF (sur la section dite « urbaine ») et par Réseau Ferré de France et la SNCF (sur la section du Réseau Ferré National).

Intérêt régional :

Le prolongement du T1 à l'Ouest permettra de renforcer le réseau de transports en commun en offrant des correspondances avec les transports en commun suivants :

- o RER E : station Bondy
- o RER B : station Aulnay-Sous-Bois
- o M15 : station Bondy
- o M16 : station Clichy-Montfermeil

Ce projet est inscrit au contrat de projets Etat-Région 2007-2013, au Plan Espoirs Banlieues de 2008 (financement à parité Etat-Région) et au Nouveau SDRIF, adopté par le Conseil Régional le 18 octobre 2013.

Public(s) cible(s) :

Les usagers des transports en commun, les habitants des communes traversées, les salariés des entreprises du secteur.

Localisation géographique :

- SEINE SAINT DENIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/T4 - Clichy-s-Bois-Montfermeil

L'organisme ne récupère pas la TVA.

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2014

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
STIF	40 679 640,0	100,00%	Région	20 339 820,00	50,00%
	0		Etat (en cours)	20 339 820,00	50,00%
Total	40 679 640,0	100,00%	Total	40 679 640,00	100,00%
	0				

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2014	0,00 €
2015	7 702 380,00 €
2016	10 531 200,00 €
2017	2 106 240,00 €
2018	0,00 €

ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS

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

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2011	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	593 406 000,00 €
2011	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	13 176 757,00 €
2011	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	51 258 000,00 €
2011	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	78 501 745,00 €
2011	Aménagement des infrastructures routières départementales	2 633 721,00 €
2011	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	2 000 000,00 €
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	40 559 529,00 €
2012	Etudes générales dans le domaine des transports - fonctionnement	57 500,00 €
2012	Opérations d'infrastructure de transports en commun	33 463 199,37 €
2012	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	79 160 000,00 €
2012	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	604 087 000,00 €
2012	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	52 280 000,00 €
2012	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	28 369 950,00 €
2012	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	3 600 000,00 €
2013	Opérations d'infrastructure de transports en commun	20 714 103,00 €
2013	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	53 590 000,00 €
2013	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	4 846 320,00 €
2013	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	3 204 250,00 €
2013	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	615 565 000,00 €
2013	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	80 325 000,00 €
2014	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	4 000 000,00 €
2014	Etudes générales dans le domaine des transports - fonctionnement	50 000,00 €
2014	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	55 197 000,00 €
2014	Opérations d'infrastructure de transports en commun	3 178 857,00 €
2014	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	627 875 946,00 €
2014	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	2 058 000,00 €
2014	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	61 750 500,00 €

	Montant total	3 114 908 377,37 €
--	---------------	--------------------

FICHE PROJET DU DOSSIER N° 14016992
--

Commission Permanente du 20 novembre 2014

Objet : PROLONGEMENT DU T1 A L'EST ENTRE BOBIGNY ET VAL DE FONTENAY
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 299 874,00 €	47,62 %	3 000 000,00 €
	Montant Total de la subvention		3 000 000,00 €

Imputation budgétaire : 908-811-2041783-381005-200
381005015- Liaisons tramways

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
 Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS
 Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
 Représentant : Monsieur Pierre MONGIN, Président

N° SIRET : 77566343801906

PRESENTATION DU PROJET

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

Objet du projet : financer la confirmation des études du dossier d'avant projet et de poursuivre les acquisitions foncières

Date prévisionnelle de début de projet : 16 novembre 2011

Date prévisionnelle de fin de projet : 31 décembre 2018

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé :

Objectifs :

Le tramway T1, première ligne de tramway moderne en Ile-de-France, a été mis en service en 1992 entre Bobigny et Saint-Denis, dans le département de Seine Saint-Denis. En décembre 2003, il a été prolongé de Bobigny à la gare RER de Noisy-le-Sec, actuel terminus de la ligne. Le tramway T1 continue de s'étendre : en 2012 sera mis en service le tronçon entra la gare de Saint-Denis et Asnières-Gennevilliers.

L'objectif du projet est de permettre la réalisation du grand tram en reliant une liaison de rocade entre les communes du département de Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne. Le projet permettra également le réaménagement de l'autoroute A186 en boulevard urbain.

Description :

Le prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay c'est :

- 7 communes desservies dans deux départements (93 et 94) :Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec, Romanville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois ;
- 8 kilomètres de ligne nouvelle ;
- plus de 15 stations (selon le tracé) dont 10 avec correspondances ;
- 79 000 à 86 000 emplois desservis (selon le tracé) ;
- 24 à 26 minutes de temps de parcours entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay (selon le tracé) ;
- Une fréquence de 4 minutes en heure de pointe et 6 minutes en heure creuse ;
- Une vitesse commerciale de 18 km/h ;
- 40 000 voyages quotidiens (11 millions annuels).

Moyens mis en œuvre :

Le prolongement du T1 à l'Est est inscrit dans le protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signé le 19 juillet 2013, s'agissant du financement des travaux, déclarés d'utilité publique par l'arrêté préfectoral du 17 février 2014.

A ce stade, le projet est estimé à 458 000 000 €, hors matériel roulant. Le dossier d'avant projet doit être validé par l'autorité organisatrice avant la fin 2014 afin d'acter ce coût d'objectif.

Pour autant, des compléments de financement d'un montant de 11 250 000 € sont nécessaires dès à présent pour confirmer certaines études du dossier d'avant projet et poursuivre les acquisitions foncières. Ces besoins concernent le Département de Seine Saint Denis, maître d'ouvrage coordinateur du projet et la RATP.

Ce complément porte à 33 250 000 € le montant total des études d'avant projet et des premières acquisitions foncières, objet d'une convention de financement de 22 000 000 €, approuvée par la commission permanente régionale du 16 novembre 2011, et financée à 100% par la Région. Ce montant de 22 000 000 € a déjà été affecté en totalité.

Intérêt régional :

Ce projet permettra de développer les transports de rocade de banlieue à banlieue

Public(s) cible(s) :

Les usagers des transports en commun et plus particulièrement ceux des départements de Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Localisation géographique :

- SEINE SAINT DENIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Tramway/Noisy-le-Sec-Montreuil Murs a peches (T1) (A1d)

L'organisme ne récupère pas la TVA.

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2014

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
PROLONGEMENT DU T1 A L'EST ENTRE BOBIGNY ET VAL DE FONTENAY	3 000 000,00	100,00%	Region Ile de France	3 000 000,00	100,00%
Total	3 000 000,00	100,00%	Total	3 000 000,00	100,00%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2014	3 000 000,00 €

ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS

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

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	176 049 550,00 €
2011	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	265 000,00 €
2011	Amélioration de l'accès aux gares (gares routières et parcs relais)	800 000,00 €
2012	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	953 516,00 €
2012	Protections phoniques le long du réseau ferré	813 700,00 €
2012	Opérations d'infrastructure de transports en commun	209 331 936,00 €
2013	Opérations d'infrastructure de transports en commun	207 937 075,00 €
2013	Les grands pôles de correspondance (pôles PDUIF de niveau 1)	196 500,00 €
2014	Opérations d'infrastructure de transports en commun	88 625 502,00 €
	Montant total	684 972 779,00 €

FICHE PROJET DU DOSSIER N° 14014740
--

Commission Permanente du 20 novembre 2014

Objet : PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU METRO A BAGNEUX (PHASE 2)
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	79 966 680,54 €	60,03 %	48 000 000,00 €
	Montant Total de la subvention		48 000 000,00 €

Imputation budgétaire : 908-811-2041783-381006-200
381006015- Métro

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
 Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS
 Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
 Représentant : Monsieur Pierre MONGIN, Président
 N° SIRET : 77566343801906

PRESENTATION DU PROJET

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

Objet du projet : ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION POUR LA REALISATION DES TRAVAUX DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 DU METRO A BAGNEUX (PHASE 2).

Date prévisionnelle de début de projet : 1 février 2013

Date prévisionnelle de fin de projet : 31 décembre 2019

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Il s'agit d'une troisième affectation. Pour la première affectation (CP du 4 avril 2013), et la deuxième affectation (CP du 17 octobre 2013), il a été prévu un démarrage anticipé.

Objectifs :

Le prolongement au Sud de la ligne 4 du métro consiste à relier Paris depuis la station Porte d'Orléans à Bagneux en desservant Montrouge, deux communes situées dans les Hauts-de-Seine, à proximité du Val-de-Marne.

Il s'agit de créer 3 nouvelles stations et plus de 3,5 km de tunnel, d'aménager des installations d'exploitation (retournement, garage, entretien) en arrière-gare et de créer un pôle bus à la station terminus.

Le prolongement de la ligne 4 à Montrouge et à 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 Ile-de-France 2000-2006, cette opération a fait l'objet d'un phasage fonctionnel de réalisation :

- Une première phase, de Paris à Montrouge, consistant à créer 1,4 km de tunnel, une nouvelle station Mairie de Montrouge et des installations provisoires d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains), pour un coût objectif fixé à 169,119 M€ aux conditions économiques de janvier 2004. Phase 1 mise en service en mars 2013.
- Une seconde phase, de Montrouge à Bagneux, consistant à créer 2 km de tunnel, 2 nouvelles stations Verdun Sud et Bagneux (dénomination provisoire) ainsi que de nouvelles installations d'arrière-station (retournement, garage et dépannage des trains).

Description :

En Conseil du STIF du 5 octobre 2011, le coût d'objectif de la phase 2 en phase AVP a été établi à 307,1 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2006).

La RATP réalisera les études et les travaux de gros œuvre et de second œuvre. Ces travaux de gros œuvre comprennent principalement les déviements concessionnaires, le génie civil à ciel ouvert et le génie civil souterrain. Les travaux de second œuvre comprennent principalement les aménagements de voie et de station.

Conformément à l'Avant-projet, le MOA prévoit que les ouvrages implantés en tréfonds de voirie impliquent le phasage des emprises chantier et des déviements des réseaux concessionnaires.

A ce titre, les travaux du lot Génie Civil (GC) comprennent un lot GC « souterrain » et un lot GC « ciel ouvert ». Ces travaux à ciel ouvert font l'objet d'un phasage. En effet, la principale difficulté concernant la réalisation de ces ouvrages est liée au phasage nécessaire à l'insertion des travaux dans le milieu dense urbain du centre de Bagneux.

Moyens mis en œuvre :

Le calendrier prévisionnel de mise en service de la phase 2 du prolongement de la ligne 4 à Bagneux est prévu pour 2019.

Les financements de la globalité des travaux seront formalisés dans le cadre de deux conventions de financement :

- La présente convention de financement, d'un montant de 168,010 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006), soit 251,263 M€ courants
- Une convention de financement bouclant le financement des travaux d'un montant de 111,432 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006).

Intérêt régional :

Ce prolongement répond aux priorités régionales en matière d'utilisation des transports en commun. A horizon 2020, le terminus à Bagneux devrait être maillé avec la ligne 15 sud du réseau du Grand Paris Express.

Public(s) cible(s) :

Ce prolongement permettra aux habitants de Bagneux et de Montrouge d'accéder plus rapidement vers le centre de Paris.

Détail du calcul de la subvention :

Le financement de la présente convention est assuré par :

- La Région Ile-de-France (60,025%),
- L'Etat (25,725%),
- Le Département des Hauts-de-Seine (14,25%).

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.

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2014

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
RATP	251 263 000,00	100,00%	RIF	150 821 000,00	60,03%
Total	251 263 000,00	100,00%	ETAT (en cours)	64 637 000,00	25,72%
			CG 92 (en cours)	35 805 000,00	14,25%
			Total	251 263 000,00	100,00%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2015	5 000 000,00 €
2016	18 000 000,00 €
2017	11 000 000,00 €
2018	14 000 000,00 €

ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS

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

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	176 049 550,00 €
2011	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	265 000,00 €
2011	Amélioration de l'accès aux gares (gares routières et parcs relais)	800 000,00 €
2012	PDUIF : axes Mobilien et pôles d'échanges Aménagements de voirie pour autobus	953 516,00 €
2012	Protections phoniques le long du réseau ferré	813 700,00 €
2012	Opérations d'infrastructure de transports en commun	209 331 936,00 €
2013	Opérations d'infrastructure de transports en commun	207 937 075,00 €
2013	Les grands pôles de correspondance (pôles PDUIF de niveau 1)	196 500,00 €
2014	Opérations d'infrastructure de transports en commun	88 625 502,00 €
	Montant total	684 972 779,00 €

ANNEXE 3 A LA DELIBERATION : CONVENTIONS ET AVENANTS

Avenant n°1 à la Convention de réalisation et de financement des études Relatives à l'élaboration du Dossier d'Avant Projet pour le tramway T1 de Bobigny à Val-de- Fontenay



TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION</u>	<u>6</u>
<u>1</u>	<u>OBJET DE L'AVENANT</u>	<u>8</u>
<u>2</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.2.1 « LE DOSSIER D'AVANT PROJET »</u>	<u>9</u>
<u>3</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.2.3 « LES ACQUISITIONS FONCIERES »</u>	<u>9</u>
<u>4</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.3 « CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVANT PROJET »</u>	<u>9</u>
<u>5</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2.1 « LES FINANCEURS – IDENTIFICATION »</u>	<u>9</u>
<u>6</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2.2 « ENGAGEMENTS »</u>	<u>10</u>
<u>7</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.1 « ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE »</u>	<u>10</u>
<u>8</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.2. « CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE »</u>	<u>10</u>
<u>9</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.3. « PLAN DE FINANCEMENT »</u>	<u>11</u>
<u>10</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.4.4 « BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION »</u>	<u>12</u>
<u>11</u>	<u>MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.4 « DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION »</u>	<u>13</u>
<u>12</u>	<u>MODIFICATION DES ANNEXES</u>	<u>13</u>
<u>13</u>	<u>DISPOSITIONS DIVERSES</u>	<u>13</u>
<u>14</u>	<u>ENTREE EN VIGUEUR DE L'AVENANT</u>	<u>13</u>

Entre

1/ La **Région Ile-de-France**, n°SIRET 237 500 079 00064, Collectivité Territoriale, dont le siège est situé 35, boulevard des Invalides à Paris (7^{ème}), représentée par son Président, habilité à cet effet par la délibération n° en date du 201....,

Ci-après, désigné par « **la Région** »,

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

Ci-après, désigné par « **l'Etat** »,

3/ Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, n°SIRET .22930008200018, Collectivité Territoriale, dont le siège est situé 124 rue Carnot 93000 Bobigny, représentée par son Président, habilité à cet effet par la délibération n° en date du 201....,

Ci-après désigné par « **le Département de la Seine-Saint-Denis** »,

4/ La **RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens**, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après, désignée par **la RATP**,

5/ Le **Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, n° SIRET 287 500 078 00020 Établissement Public à caractère administratif, dont le siège est situé 41, rue de Châteaudun (9^{ème}), représenté par sa Directrice générale habilitée à cet effet par la délibération n° 2009-0571 du 8 juillet 2009,

Ci-après, désigné par « **le STIF** »,

6/ Le **Département du Val de Marne**, Collectivité Territoriale dont le siège est situé à l'Hôtel du département, avenue du Général De Gaulle à Créteil, représentée par le Président du Conseil général, en vertu de la délibération de la Commission permanente n° en date du 201....,

Ci-après désigné par « **le Département du Val-de-Marne** »,

Visas

Vu le code des transports,

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

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,

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°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002 ;

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 le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

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

Vu la Convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signé le 26 septembre 2011,

Vu la revoyure de la Convention particulière transport Etat-Région 2011-2013 signée le 6 novembre 2012,

Vu le protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013,

Vu le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,

Vu le Schéma de Principe approuvé par délibération n°7542 du conseil du STIF du 10 octobre 2002

Vu le DOCP approuvé par délibération n°2006-0899 du conseil du STIF du 11 octobre 2006 ;

Vu le bilan de la concertation de 2008 approuvé par délibération n° 2009-0571 du conseil du STIF du 8 juillet 2009.

Vu la convention de financement relatives aux études et à l'élaboration du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique de l'opération prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay notifiée le 24 septembre 2010,

Vu la délibération du Conseil Général de Seine-Saint-Denis du 13 Octobre 2011 relative aux principales caractéristiques de l'opération sous Maîtrise d'ouvrage départementale et à la création de la réserve départementale D1 dans le plan local d'urbanisme de Montreuil

Vu la convention relative à la réalisation et au financement des études et à l'élaboration du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique de l'opération prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay notifiée le 24 septembre 2010,

Vu la convention de réalisation et de financement des études relative à l'élaboration du Dossier d'Avant Projet pour le tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay, notifiée le 22 octobre 2013,

Vu la déclaration d'utilité publique prise par l'arrêté inter-préfectoral n°2014-304 en date du 17 février 2014.

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Le projet de prolongement du tramway T1 au-delà de Noisy-le-Sec a été inscrit dans le Contrat de Plan Etat Région 2000/2006 et est inscrit au Contrat de Projets Etat Région 2007/2013.

Après une phase de concertation menée en 2001 sur les cinq communes concernées par la liaison Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois), un Schéma de Principe a été élaboré sur l'ensemble du linéaire. Il proposait un tracé « dissocié » dans le centre de Noisy-le-Sec. Le 10 octobre 2002, le Conseil du STIF a :

- approuvé ce dossier pour la seule section Noisy-le-Sec-Montreuil Théophile Sueur,
- désigné les maîtres d'ouvrage des travaux (le département de la Seine Saint-Denis, coordinateur, pour l'aménagement des voiries et la RATP pour le système de transport).

En 2003, la nouvelle équipe municipale à Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions d'insertion relatives à sa commune. Deux nouvelles propositions de tracé ont été étudiées puis présentées au public à l'automne 2005 :

- un tracé « Jaurès », qui dessert le centre ville par la rue Jean Jaurès,
- un tracé « ouest », qui dessert le secteur ouest de la ville et la zone d'activités.

Cette concertation n'a cependant pas permis d'arrêter un choix de tracé à Noisy-le-Sec.

Pour compenser le retard pris et pour satisfaire aux dispositions de la loi de démocratie de proximité, le STIF a approuvé, fin 2006, un DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) couvrant l'ensemble du prolongement jusqu'à Val de Fontenay et présentant le tracé dissocié (schéma de principe de 2002) et les deux tracés alternatifs sur Noisy-le-Sec.

Saisi par le STIF, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a alors recommandé d'ouvrir une nouvelle phase de concertation sous l'égide d'un garant.

Cette concertation menée en novembre et décembre 2008, sur les cinq communes concernées, a permis de présenter au public le projet, ses variantes de tracé et le résultat :

- d'études complémentaires : études urbaines à Noisy-le-Sec, étude relative à la modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec et au matériel roulant,
- des études de définition conduites par le Département de la Seine-Saint-Denis sur les quatre communes de Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, études qui ont permis le choix d'une équipe de maîtrise d'œuvre sur ces quatre communes (hors ouvrage de franchissement des autoroutes A3 et A86).

Après élaboration du bilan de cette concertation, le Conseil du STIF a, par la délibération n° 2009-0571 du 8 juillet 2009, décidé de poursuivre le projet en demandant au département de la Seine-Saint-Denis et à la RATP d'élaborer :

- le schéma de principe complémentaire,
- le dossier d'enquête publique.

Par cette même délibération, le Conseil du STIF a précisé le cadre des études à venir notamment :

- une desserte du centre ville de Noisy-le-Sec par le prolongement du T1 passant par la rue Jean Jaurès,
- une desserte améliorée du sud de Noisy-le-Sec la suppression de la mise en tranchée du tramway, rue des Ruffins à Montreuil,
- un matériel roulant de nouvelle génération sur la ligne prolongée,
- l'élaboration d'un DOCP du projet de modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec,
- l'étude d'améliorations de la desserte des quartiers ouest de Noisy-le-Sec.

Le renouvellement du matériel roulant et la qualité du service attendu sur une ligne, à terme, de 25 km, ont conduit la Région à financer une étude d'exploitation sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Cette étude a conclu à l'opportunité d'une coupure de la ligne en deux arcs exploités de manière indépendante, située à Bobigny – Pablo Picasso, et à la nécessité d'adapter les infrastructures entre ce lieu et le prolongement. Le principe de cette coupure a été acté en commission de suivi le 25 novembre 2010.

Cette disposition conduit à élargir le périmètre d'intervention de l'opération de prolongement du T1 vers Val-de-Fontenay. Le linéaire de cette dernière s'étend désormais de la station Bobigny Pablo Picasso à la gare de RER de Val-de-Fontenay.

Le projet a fait l'objet d'une première convention de financement pour la réalisation d'étude et l'élaboration du Schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette convention notifiée le 24 septembre 2010, d'un montant de 10 M€ forfaitaire (montant indépendant de la présente convention), est financée à hauteur de 70% par la Région et 30 % par l'Etat.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a par ailleurs dépensé au titre du projet, en étant le seul financeur de ces dépenses, la somme de 1 970 684 € HT dans le cadre d'acquisitions foncières au gré des opportunités sur une période allant du mois de janvier 2001 à la fin du mois de juillet 2011.

En outre, le Département de la Seine-Saint-Denis a dépensé sur fonds propres des travaux de libération d'emprises et d'entretien (en 2011 à hauteur de 101 143.25 € HT).

Le 26 septembre 2011, l'Etat et la Région ont signé la Convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013. Dans ce cadre, le projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay est identifié en financement à hauteur de 75 M€ (ce 2008) réparti comme suit :

- à hauteur de 30 M€ au titre de la liste principale, financé à 100 % par la Région ;
- à hauteur de 45 M€ au titre de la liste complémentaire, qui pourront être mobilisés un an après la date de signature de la convention particulière

Une deuxième convention de financement pour le financement des études pour la réalisation de l'Avant Projet (base d'études techniques de niveau PRO et une partie de la phase ACT), de la poursuite des acquisitions foncières nécessaires au bon déroulement de l'opération (qui a acté l'élargissement du périmètre du projet et l'organisation de la maîtrise d'ouvrage y afférant) a été notifiée le 22 octobre 2013 d'un montant de 22 M€ forfaitaire). Elle est financée par la Région Ile de France.

Le Département de la Seine-Saint-Denis, dans le cadre d'acquisitions foncières réalisées entre janvier 2001 et juillet 2011 pour un montant de 1 970 684 € HT et des travaux de libérations d'emprises associés pour un montant de 442 050 € HT est également désigné financeur de l'opération au titre de cette convention.

Par ailleurs, dans le cadre de la Convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013, signée le 26 septembre 2011, la part de l'Etat est financée par la Région à titre d'avance régularisable entre les partenaires (Etat, Région, départements) suivant la clé de répartition retenue au contrat de projet, dès la première mise en œuvre de la clause de revoyure prévue à l'article 3.2 de ladite convention.

Les coûts de cette deuxième convention de financement sont répartis comme suit entre les maîtres d'ouvrage : 10M€ au bénéfice du Département et 12M€ au bénéfice de la RATP.

Depuis la signature de cette deuxième convention, la Commission Permanente du Département de Seine Saint-Denis a déclaré l'intérêt général du projet de tramway T1 par délibération n°5-5 du 21 novembre 2013. Le projet de Tramway T1 a ensuite été déclaré d'Utilité Publique, par l'arrêté inter-préfectoral n°2014-304 en date du 17 février 2014.

L'Avant Projet, fixant le coût d'objectif de l'opération, devrait être présenté au Conseil d'Administration du STIF d'octobre 2014. Il devrait également être approuvé par le Département avant la fin de l'année 2014.

Pour compléter la deuxième convention de financement, achever les études d'avant projet et poursuivre la préparation de la phase de réalisation (notamment les acquisitions foncières), un complément financier de 11,25 M€ forfaitaire, en plus des 22M€ déjà prévus, doit être engagé. Le financement de ce complément est l'objet du présent avenant n°1 à la convention de financement notifiée le 22 octobre 2013 par le STIF. Il porte de fait le montant total de la convention des études AVP et acquisition foncière à 33,25 M€.

1 OBJET DE L'AVENANT

Afin d'optimiser le planning général de l'opération, le présent avenant n°1 a pour objet :

- de compléter les modalités de financement de la constitution de l'avant projet, réalisé sur la base d'études techniques de niveau PRO, pour l'opération de tramway T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay ;
- de compléter les financements pour couvrir la totalité de la phase ACT (Assistance à la passation des Contrats de Travaux),
- de permettre la poursuite des premières acquisitions foncières nécessaires au bon déroulement de l'opération et réaliser les travaux de libération d'emprises des terrains acquis (démolition, mise en sécurité).

Par conséquent, le présent avenant n°1 modifie les visas, l'article 0 « Contexte général de l'opération » et les termes des articles suivants de la convention de financement initiale des études d'AVP et d'acquisitions foncières : article 1.2.1 (dossier d'avant projet), l'article 1.2.3 (les acquisitions foncières), article 1.3 (calendrier de réalisation de l'AVP), article 2.2.1 (financeurs identifiés), article 2.2.2 (engagements des financeurs), article 3.1 (estimation du coût de l'étude), article 3.2 (contenu des études des maîtres d'ouvrage), article 3.3 (plan de financement), article 3.4.4 (bénéficiaires et domiciliation), article 6.4 (date d'effet et durée de la convention).

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant n°1, la dénomination suivante :

« Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ».

2 MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.2.1 « LE DOSSIER D'AVANT PROJET »

Le dernier paragraphe de l'article 1.2.1 est modifié comme suit :

« Les études de niveau ACT pourront être conduites dans le cadre du présent avenant n°1, notamment pour stabiliser la planification opérationnelle. »

3 MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.2.3 « LES ACQUISITIONS FONCIERES »

Le 2ème paragraphe de l'article 1.2.3 est modifié comme suit :

« Concernant le maître d'ouvrage Département de la Seine-Saint-Denis, les acquisitions foncières prises en compte dans le présent avenant n°1 correspondent à une partie des parcelles se trouvant dans l'enquête parcellaire réalisée en 2013. Le financement inclut les travaux de libérations d'emprises des terrains acquis par le Département pour le compte de l'opération (démolition, mise en sécurité). D'autres conventions devront couvrir la totalité des acquisitions foncières. »

Le 3ème paragraphe de l'article 1.2.3 est modifié comme suit :

« Concernant le maître d'ouvrage RATP, les acquisitions prises en compte dans le présent avenant n°1 concernent une partie des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de la RATP. D'autres conventions devront couvrir la totalité des acquisitions foncières »

4 MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.3 « CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVANT PROJET »

Le titre de l'article 1.3 est modifié comme suit :

« Calendrier de réalisation de l'avant projet, des acquisitions foncières et des travaux de libérations d'emprise »

L'article 1.3 est modifié comme suit :

« Le délai de réalisation des études, des premières acquisitions foncières et des travaux de libération d'emprise est fixé à 36 mois, à compter de la notification de la convention réalisée par le STIF le 22 octobre 2013. Le planning prévisionnel de l'AVP est joint en annexe au présent avenant n°1. »

5 MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2.1 « LES FINANCEURS – IDENTIFICATION »

L'article 2.2.1 est remplacé par le texte suivant :

« Le financement des études et acquisitions foncières, mis en place dans la convention notifiée le 22 octobre 2013 par le STIF à hauteur de 22 000 000 € HT Courants, est assuré par la Région Ile de France, la Région assurant à titre d'avance régularisable la participation de l'Etat. Le Département de la Seine-Saint-Denis, dans le cadre d'acquisitions foncières réalisées entre janvier 2001 et juillet 2011, est désigné financeur de l'opération.

Le financement complémentaire des études, acquisitions foncières et travaux de libération d'emprises de 11 250 000 € HT Courants, objet du présent avenant n° 1, est assuré par l'Etat, la Région Ile de France, et le Département de la Seine-Saint-Denis. »

6 MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2.2 « ENGAGEMENTS »

L'article 2.2.2 est remplacé par le texte suivant :

La signature du présent avenant vaut engagement des trois financeurs à participer, sous réserve de la disponibilité budgétaire des crédits, aux financements nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, de la convention initiale, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant-projet (décrit à l'article 1 de la convention initiale), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 9 du présent avenant n°1.

7 MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.1 « ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE »

Le titre de l'article 3.1 est modifié comme suit :

« Estimation du coût des études, des acquisitions foncières et des travaux de libération d'emprises »

L'article 3.1 est remplacé par le texte suivant :

« Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études, acquisition foncières et travaux de libération d'emprises couverts par le présent avenant n°1 est évalué à 33 250 000 €HT courants, **non actualisable et non révisable.** »

8 MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.2. « CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE »

Le titre de l'article 3.2. est modifié comme suit :

« Contenu des études et travaux de libérations d'emprises des maîtres d'ouvrage »

L'article 3.2 est remplacé par le texte suivant :

« 3.2 « Contenu des études et travaux de libération d'emprises des maîtres d'ouvrage »

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts pris en charge par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2 de la convention de financement initiale, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros courants
Département de Seine Saint-Denis	18 250 000

RATP 15 000 000

TOTAL 33 250 000

3.2.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	RATP	CG 93
<i>Frais de maîtrise d'ouvrage</i>		1 510 000
<i>Etudes Bobigny – Noisy</i>	1 000 000	0
<i>Etudes Avant-Projet</i>	9 250 000	10 600 000
<i>Acquisitions Foncières</i>	4 000 000	5 100 000
<i>Provisions</i>	750 000	500 000
<i>Communication</i>		540 000
TOTAL en € courants	15 000 000	18 250 000

9 MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.3. « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 3.3 est remplacé par le texte suivant :

« Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération de Tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay (Euros courants) Montant et %

	<i>Région</i> 85,11%	<i>Etat</i> 8.12%	<i>CG 93</i> 6,77%	<i>Total</i> 100%
<i>RATP</i>	15 000 000	0	0	15 000 000
<i>CG 93</i>	13 300 000	2 700 000	2 250 000	18 250 000
Total	28 300 000	2 700 000	2 250 000	33 250 000

S'agissant des 11.25 M€ complémentaires, objet du présent avenant n°1, son financement se répartit de la manière suivante : 20% pris en charge par le Département, les 80% restants étant financés à 30% par l'Etat et à 70% par la Région, conformément aux clés des Contrats de Plan.

La participation complémentaire de la Région, au titre du présent avenant n°1, s'élève à 6,3 M€ forfaitaire, par rapport à la convention initiale de 22M€, soit la répartition suivante entre les maîtres d'ouvrage :

	Région
RATP	3°000°000€ (47,619%)
CG93	3°300°000€ (52,381%)
TOTAL	6°300°000€

10 MODIFICATION de l'ARTICLE 3.4.4 « BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION »

L'article est modifié comme suit :

« La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	marie-dominique.campourcy@iledefrance.fr
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpOT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.Dispot@developpement-durable.gouv.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 01 58 78 25 12
Département de la Seine - Saint-Denis	20 rue Gallieni 93006 Bobigny Cedex	Direction de la Voirie et des Déplacements	Service des projets de transport 01.43.93.95.53

Liste des annexes modifiées

Annexe 2 modifié : Calendrier prévisionnel des études de la présente convention

Annexe 3 modifié : Echancier de la mise en place des autorisations de programme

Annexe 4 modifié: Echancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 5 modifié: Echancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage pendant la durée de la convention

Annexe 7 modifié: synthèse du programme d'études du CG93

Annexe 8 : synthèse du programme d'étude RATP

Annexe 2 Modifiée
Calendrier prévisionnel des études de la présente convention

Rendu du dossier de AVP définitif pour l'insertion urbaine et le système de transport :
Décembre 2013

Passage de l'AVP en conseil du STIF : octobre 2014

Rendu du dossier de PRO définitif pour l'insertion urbaine et le système de transport : Fin
2014

Rendu du dossier de Projet définitif pour le secteur A3 : Mi 2015

Lancement des études ACT pour l'insertion urbaine : Début 2015

Annexe 3 Modifiée**Echéancier de la mise en place des autorisations de programme**

Autorisations de programme mises en place pour la MOA RATP En euros courants hors taxe						
Financiers	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Région Ile-de- France	8 000 000	4 000 000		3 000 000		15 000 000
Etat						0
CG 93						0
Total	8 000 000 (%)	4 000 000 (%)	0 (%)	0 (%)	0 (%)	-100%

Autorisations de programme mises en place pour la MOA CG 93 En euros courants hors taxe						
Financiers	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Région Ile-de- France	4 000 000	6 000 000		3 300 000		13 300 000
Etat				2 700 000		2 700 000
CG 93				2 250 000		2 250 000
Total	4 000 000 (21,92%)	6 000 000 (32,88%)	0 (0%)	8 250 000 (45,21%)	0 (0%)	18 250 000

Annexe 4 Modifiée
Echéancier prévisionnel des dépenses totales

Crédits de paiement mis en place pour la MOA RATP En euros courants hors taxe						
Financiers	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Région Ile-de- France	8 000 000	4 000 000			3 000 000	15 000 000
Etat						0
CG 93						0
Total	8 000 000 (%)	4 000 000 (%)	0 (%)	0 (%)	0 (%)	-100%

Crédits de paiement mis en place pour la MOA CG 93 En euros courants hors taxe						
Financiers	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Région Ile-de- France			7 450 000	5 850 000		13 300 000
Etat				2 700 000		2 700 000
CG 93				2 250 000		2 250 000
Total	0 (0%)	0 (0%)	7 450 000 (40,82%)	10 800 000 (59,18%)	0 (0%)	18 250 000

Annexe 5 Modifiée
Echéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage
pendant la durée de la convention

En euros courants hors taxe						
MOA	2012	2013	2014	2015	2016	Total
RATP	7 000 000	5 000 000		3 000 000		<i>15 000 000</i>
CG 93			7 450 000	8 000 000	2 800 000	<i>18 250 000</i>
Total	7 000 000	5 000 000	7 450 000	11 000 000	2 800 000	33 250 000

ANNEXE 7 Modifiée

La présente convention permet au Département de la Seine-Saint-Denis notamment de :

- mener les démarches avec les collectivités pour préciser le programme des études (notamment vis-à-vis des projets urbains de Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois)
- mener les études techniques poussées (relevé topographiques, sondages, étude géotechnique...)
- conduire les études techniques relatives aux aménagements de voirie et à l'insertion urbaine d'un niveau de précision satisfaisant pour lancer les AAPC des marchés de travaux :
 - conduites des études PRO et ACT des marchés de maîtrise d'œuvre entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, des marchés de MOE du secteur A3 (franchissement et démolition de l'OA 81), du marché de coordination des maîtres d'œuvre,
 - conduite des études pour définir les aménagements
 - y compris la définition du plan de circulation (notamment dans le secteur sud de Noisy-le-Sec) et des aménagements connexes,
 - y compris les études sur le commerce
 - y compris la réalisation d'études pour la restitution de places de stationnement à Noisy-le-Sec notamment par le biais de prestations intellectuelles pour la construction d'un bâtiment
 - ...
- assurer la maîtrise d'ouvrage des ouvrages de franchissement de l'autoroute A3 ;
 - Constituer tout complément pour les dossiers réglementaires (dossier d'enquête publique, dossier d'enquête parcellaire, loi sur l'eau....)
- contribuer à l'élaboration des dossiers jalon de sécurité
 - contractualiser des marchés de contrôle technique,
 - contractualiser un marché de CSPS
- couvrir ses frais de maîtrise d'ouvrage (AMO, planification, CSPS, contrôle technique, OPC) et son rôle de coordination et de synthèse auprès des maîtres d'ouvrage,
- conduire toutes les réunions de concertation ayant lieu après l'enquête publique :
 - préparation des outils de communication,
 - organisation pratique des réunions (location de salles et de matériel...)
 - organiser les relations avec les autres partenaires
- conduire les démarches qui résulteraient des recommandations formulées par la Commission d'enquête;
- assurer la communication du projet,
- poursuivre les acquisitions foncières au fil de l'eau afin d'optimiser le coût global du projet et le calendrier de l'opération y compris les travaux de libérations d'emprise des terrains acquis (démolition, mise en sécurité...).

Annexe 8 : synthèse du programme d'étude RATP Modifiée

La présente convention permet notamment à la RATP de :

- mener les études techniques du système de transport de Bobigny à VDF
- mener les études d'insertion urbaine du double terminus de BPP
- mener les études d'allongement des stations J.Rostand, A.Delaune, pont de Bondy, Petit Noisy
- mener les études des ouvrages spécifiques dédié(s) au tramway, au franchissement de l'autoroute A86 et nécessaires à lancer les AAPC des marchés de travaux.
- s'assurer la maîtrise d'ouvrage du ou des ouvrages spécifique dédié(s) au tramway de franchissement de l'autoroute A86 ;
- constituer tout complément pour les dossiers réglementaires (dossier d'enquête publique, dossier d'enquête parcellaire, loi sur l'eau....)
- de piloter l'élaboration des dossiers jalon de sécurité
- de couvrir ses frais de maîtrise d'ouvrage (AMO, planification, CSPS, contrôle technique, OPC)
- d'administrer et gérer le SEDI du projet
- poursuivre les acquisitions foncières afin d'optimiser le coût global du projet et le calendrier de l'opération
- conduire les études techniques en phase PRO et ACT en fonction de la disponibilité financière de la présente convention.

Convention de financement régissant les rapports entre
L'Etat, la Région Île-de-France,
le STIF, SNCF et RFF
Relative au débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil

« **Convention n°1 de la phase de réalisation** »



Préambule	5
1. Définition du projet	8
2. Conventions de financement antérieures.....	8
3. Principe de conventionnement du financement de la phase de réalisation du projet ..	8
4. Coût d'objectif global du projet	8
5. Coût de la phase de réalisation du projet	10
6. Rôle et engagement des parties	10
6.1. L'autorité organisatrice des transports.....	10
6.2. Les maîtres d'ouvrage	10
6.3. Les financeurs.....	12
6.3.1 Identification des financeurs.....	12
7. Objet et périmètre de la présente convention	13
8. Modalités de financement et de paiement de la présente convention	13
8.1. Estimation du coût de la présente convention	13
8.2. Dépenses par maître d'ouvrage	13
8.3. Plan de financement	15
8.4. Modalités d'actualisation.....	15
8.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	19
8.7. Comptabilité de l'opération	19
9. Modalités d'audit et de contrôle	19
9.1. Par les financeurs	19
9.2. Par le STIF	20
10. Définition et gestion des écarts.....	20
10.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet	20
10.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet	20
10.3. Dispositions communes	21
11. Pilotage et suivi de l'opération.....	21
11.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	21
11.2. Comité des financeurs.....	23
11.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....	23
11.4. Communication	23
11.5. Intervention d'experts.....	24
12. Modification du programme	24
13. Bilan physique et financier de la convention	25
14. Bilan de la réalisation du projet.....	25
15. Dispositions générales.....	26
15.1. Modification de la convention	26
15.2. Résiliation de la convention	26
15.3. Litiges.....	26
15.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	26
15.5. Date d'effet de la convention.....	27
15.6. Mesures d'ordre.....	27
Annexes	29

Visas

Vu le code des transports,

Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP,

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France,

Vu le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002,

Vu le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France,

Vu le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

Vu le Contrat de projets Etat – Région Ile-de-France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

Vu le protocole entre l'Etat et la Région Ile-de-France nommé Plan Espoir Banlieue signé le 13 octobre 2008,

Vu la Convention particulière transport Etat – Région Ile-de-France 2011-2013, signée le 26 septembre 2011,

Vu la revoyure de la Convention particulière transport Etat-Région 2011-2013 signée le 6 novembre 2012,

Vu le protocole Etat-Région Ile-de-France correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013,

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Ile-de-France, adopté par la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010,

Vu la délibération n° CP 06-530 de la commission permanente du 6 juillet 2006 du Conseil régional, relative à la poursuite des études d'opportunité du désenclavement du Plateau de Clichy-Montfermeil,

Vu la délibération n° 2008-0451 du STIF du 9 juillet 2008 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° CP 09-1225 de la commission permanente du 17 novembre 2009 du Conseil régional, relative au financement des études de schéma de principe,

Vu la délibération n° 2009-1022 du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n° 2012-0098 du Conseil du STIF approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ainsi que la convention de financement des études d'avant-projet,

Vu la délibération n° CP 12-444 de la commission permanente du 12 juillet 2012 du Conseil régional, relative aux études d'avant-projet et premières acquisitions foncières,

Vu la déclaration de projet du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, approuvée par décision du Conseil d'administration du STIF n°2013/178 du 10 juillet 2013,

Vu l'arrêté inter-préfectoral du 12 septembre 2013 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, les Pavillons-sous-Bois et Livry-Gargan,

Vu la délibération n° 2014-044 du STIF du 5 mars 2014 approuvant l'avant-projet relatif au débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, la convention de financement de la phase « PROjet » et la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage,

Vu la délibération n°2014-305 du STIF du 2 juillet 2014 approuvant l'avant-projet modificatif du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France du 16 octobre 2014 approuvant sa participation financière au projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Entre

En premier lieu,

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

La **Région Ile-de-France**, représentée par Jean-Paul HUCHON, le Président du Conseil régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil régional en date du _____,

RFF, Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Odile FAGOT, sa Directrice Générale Adjointe finances et achats,

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

En deuxième lieu,

RFF, Réseau Ferré de France, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Odile FAGOT, sa Directrice Générale Adjointe finances et achats,

SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à La-Plaine-Saint-Denis, 2 place aux Etoiles représentée par Alain KRAKOVITCH, Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

Le STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____.

Ci-après désignés par **les maîtres d'ouvrages**.

En troisième lieu,

Le STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, établissement public à caractère administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD en sa qualité de Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____.

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

Préambule

Historique

Le STIF a piloté en 2005 une étude sectorielle sur la desserte en TCSP du Plateau de Clichy-Montfermeil, laquelle a conclu que la solution la plus adaptée pour améliorer la situation consistait à réaliser une antenne du tramway T4.

Le débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil figure :

- dans le SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- au contrat de projets Etat-Région 2007-2013, où elle est dotée de 10 M€ CE 01/2006 de crédits d'études.

L'Etat et la Région Ile-de-France se sont engagés, dans le cadre du Plan Espoir Banlieues de juin 2008, à apporter un complément de financement visant à accélérer la réalisation de quatre projets d'amélioration de la desserte des quartiers en difficulté. La création d'une nouvelle branche du T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil constitue l'un de ces projets et bénéficie à ce titre d'une subvention de 140 M€ (CE 2008) apportée à parts égales par l'Etat et la Région.

Le DOCP a été approuvé le 9 juillet 2008 par le Conseil du STIF. La concertation préalable s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009.

Sur la base du bilan de la concertation (approuvé par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009) qui préconise la poursuite du projet sur la base de deux tracés (tracé 3 et tracé 4), les études relatives au dossier d'enquête publique et toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossiers de sécurité...) ont été réalisées par les trois maîtres d'ouvrage (STIF, SNCF, RFF).

Le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ont été approuvés le 11 avril 2012 par le Conseil du STIF simultanément à la convention de financement des études d'avant-projet sur la base du tracé 4.

L'enquête publique de l'opération, du 10 décembre 2012 au 24 janvier 2013, a conduit, sur la base de l'avis favorable de la commission d'enquête, le conseil d'administration du STIF du 10 juillet 2013 à déclarer d'intérêt général le projet de débranchement du T4 en approuvant la Déclaration de Projet. Le préfet de Seine-Saint-Denis a déclaré le projet « de débranchement de la ligne de tramway T4 jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil » d'utilité publique le 12 septembre 2013. L'avant-projet du T4 ainsi que la convention de financement des études de niveau projet ont été approuvés par le Conseil d'administration du STIF du 5 mars 2014 et un avant-projet modificatif a été approuvé en Conseil du 2 juillet 2014.

Description

Le projet s'inscrit dans la politique d'amélioration du réseau de transports en commun de l'agglomération parisienne, et particulièrement de la Seine-Saint-Denis, visant à désenclaver des territoires encore mal desservis et à inciter la population à emprunter les transports collectifs. Il s'agit de la création d'une nouvelle branche de la ligne de tramway T4 vers le plateau de Clichy-Montfermeil, permettant la création d'une nouvelle liaison directe entre Bondy et Montfermeil. La liaison Aulnay-Montfermeil nécessite un changement à la station Gargan.

Ce nouveau service bénéficiera d'une fiabilité et d'une régularité importante puisque le tramway circulera sur un site dédié et bénéficiera d'une priorité aux feux. De plus, l'amplitude horaire et l'offre de service sera très large avec des tramways circulant de 4h30 à 1h20 y compris le week-end. De 6h à 20h la fréquence sera de 6 minutes¹. Le temps de parcours de la mission Bondy-Montfermeil est estimé à 32 minutes, au stade des études d'avant-projet.

Le projet de nouvelle branche du T4 entre Bondy et Montfermeil comprend notamment :

- la création de la nouvelle branche proprement dite entre l'actuelle station Gargan et le terminus de Montfermeil ainsi que les stations et le terminus associés ;
- la modification et le déplacement de la station de Gargan nécessaire à la création du débranchement vers la nouvelle branche ainsi que le déplacement du poste de signalisation existant ;
- la modification des voies permettant l'aiguillage des rames et les aménagements de la ligne existante entre Noisy-le-Sec et Aulnay-sous-Bois ;
- l'adaptation des quais entre Bondy et Aulnay-sous-Bois ;
- les modifications des installations électriques existantes de Gargan et de Noisy-le-Sec ;
- la modification du terminus existant de Bondy ;
- la création d'aménagements de maintenance ;
- l'atelier garage au sein du centre existant à Noisy-le-Sec.

La longueur totale de la nouvelle branche est de 6,5 km depuis la station de Gargan, la quasi-totalité étant en site propre. Le projet comprend 11 nouvelles stations implantées en moyenne tous les 500 m.

Le projet de nouvelle ligne urbaine traite, de façade à façade, les rues ou fragments de rues empruntés par la nouvelle branche du T4.

Le projet de nouvelle branche circulera entre l'actuel T4 au niveau de la station Gargan et l'hôpital intercommunal situé à Montfermeil via le quartier du Chêne Pointu, en empruntant les rues République – Marx Dormoy, l'avenue Léon Blum puis l'avenue Maurice Audin, puis en traversant la pelouse et l'espace boisé situés entre cette dernière et le boulevard Gagarine. De ce point, la nouvelle section de ligne rejoindra Montfermeil via l'allée Romain Rolland et la rue Utrillo et desservira le centre de Montfermeil via une boucle passant par la rue Henri Barbusse et la rue de l'Eglise. Le projet s'inscrit sur des rues existantes hormis au niveau du quartier du Chêne Pointu où il participe à la desserte locale du futur quartier prévu à cet endroit.

Les locaux abritant le poste de commandement et la direction de la ligne T4, situés dans l'ancienne gare de Gargan, seront délocalisés sur le site de Noisy-le-Sec, où un nouveau bâtiment et des espaces de stationnement associés seront créés. Une mutualisation sera recherchée avec les équipements similaires du projet de Tangentielle Nord (TLN).

¹ Fréquence de 9 minutes de 4h30 à 6h00 et de 20h à 22h, puis fréquence de 15 minutes après 22h

La maintenance et le garage des rames de l'ensemble de la ligne T4 seront assurés au sein des installations de Noisy-le-Sec.

Les objectifs

La nouvelle branche du T4 permettra aux passagers de relier rapidement et dans de meilleures conditions de confort, les lignes E et B du RER, ainsi qu'à terme, les gares de Clichy-Montfermeil et de Bondy du Grand Paris Express.

Le tramway desservira de grands équipements locaux tels que l'hôpital Intercommunal du Raincy-Montfermeil ou encore les secteurs commerciaux de Chanzy, du Chêne Pointu et d'Anatole France à Clichy-sous-Bois ou du centre-ville de Montfermeil.

La restructuration du réseau bus a été étudiée en parallèle de l'insertion de la nouvelle branche, pour permettre un maillage le plus efficace possible à l'échelle locale.

L'achèvement des travaux d'infrastructure est prévu en 2018. L'annexe 2 de la présente convention présente le calendrier prévisionnel de l'opération.

La présente convention a pour objet le financement de la phase de réalisation du projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

1. Définition du projet

Le projet consiste en la création d'une nouvelle branche du tramway T4 depuis la station Gargan (située à Pavillons-sous-Bois) vers les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil via la commune de Livry-Gargan, permettant de nouvelles liaisons directes entre Bondy et Montfermeil (ci-après désigné « le projet »).

La date d'achèvement des travaux d'infrastructure de la nouvelle branche est prévue en 2018. Le planning prévisionnel est joint en annexe n°2 de la présente convention.

2. Conventions de financement antérieures

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre du projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil sont les suivantes :

- Convention relative à la réalisation des études de schéma de principe, étude d'impact, dossier d'enquête publique et dossier de sécurité, pour un montant de 2,633 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 17 novembre 2009 ;
- Convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet et des premières acquisitions foncières, d'un montant de 14 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 12 juillet 2012 ;
- Convention relative aux études projet (PRO) et à l'assistance aux contrats de travaux (ACT), d'un montant de 18,274 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2011, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 20 novembre 2013.

3. Principe de conventionnement du financement de la phase de réalisation du projet

Concernant le financement de la phase de réalisation du projet, afin de prendre en compte les contraintes de mise en place des autorisations d'engagement ou de programme des financeurs, il est convenu de mettre en place plusieurs conventions de financement. Elles permettront l'adéquation des besoins des maîtres d'ouvrage et les capacités de mobilisation de crédits des financeurs.

4. Coût d'objectif global du projet

Le coût d'objectif du projet, défini au niveau de l'avant-projet modificatif et validé par le Conseil du STIF du 2 juillet 2014, est de 255,8 M€ aux conditions économiques de janvier 2011, soit 302,46M€ courants conventionnels « fin de chantier ». Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet conventionnés précédemment. Ainsi, le coût d'objectif global du projet est différent des coûts de réalisation du projet.

Sa répartition, par maître d'ouvrage, est la suivante :

Débranchement du tramway T4 à Clichy et Montfermeil Coût d'objectif global par maître d'ouvrage en € HT constants et courants conventionnels « fin de chantier »		
Maître D'ouvrage	Montant en € constants HT CE janvier 2011	Montant en € HT courant conventionnels « fin de chantier »
STIF	153 700 000 €	179 870 000 €
RFF	38 500 000 € (Travaux : 34,7 M€ ; substitutions bus : 3,8 M€)	44 680 000 € (Travaux : 40,36M€ ; substitutions bus : 4,32 M€)
SNCF	63 600 000 €	77 914 885 €
Total	255 800 000 €	302 464 885 €

Le présent montant des substitutions bus mises en place pendant la phase de réalisation du projet sont données à titre indicatif par SNCF Transilien et en valeur « brute » (avant déduction des économies réalisées en raison de l'interruption du service régulier sur le réseau ferré).

5. Coût de la phase de réalisation du projet

Débranchement du tramway T4 à Clichy et Montfermeil Coût de la phase réalisation du projet par maître d'ouvrage en € HT constants et courants conventionnels		
Maître D'ouvrage	Montant en € constants HT CE janvier 2011	Montant en € HT courant conventionnels « fin de chantier »
STIF	134 500 000 €	159 400 000 €
RFF	33 040 000 € dont 3 800 000 € de substitution bus (*)	38 280 000 € dont 4 320 000€ de substitution bus (*)
SNCF	56 611 000 €	69 352 823 €
Total	224 151 000 €	267 032 823 €

(*) Les substitutions bus feront l'objet d'une nouvelle négociation entre les partenaires de la présente convention de financement à compter de 2016.

6. Rôle et engagement des parties

6.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2, R1241-16 et R1241-30 du code des transports, 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.

6.2. Les maîtres d'ouvrage

6.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont le STIF, RFF et la SNCF. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN), conformément aux dispositions de la Loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application sur le périmètre défini à l'avant-projet validé par son Conseil d'Administration du 17 avril 2014.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des éléments relatifs à l'exploitation des services de transport.

Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble de la zone urbaine hors réseau ferré national.

6.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Le STIF est **maître d'ouvrage coordinateur** de l'opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'établir les outils communs aux maîtres d'ouvrage et d'assurer leur mise à jour et suivi régulier (planning d'ensemble de l'opération, plan de management de projet, analyse des risques, conventions, rapports, éléments de reporting et de synthèse) ;
- de formaliser, susciter et animer les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage ;
- de s'assurer du traitement des problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage, avec les exploitants et gestionnaires impactés et avec les projets connexes dans la mesure où il est coordinateur de l'interface ;
- d'assurer le suivi de la cohérence du projet et le respect du programme de l'opération selon les prérogatives de chaque MOA sur la base du schéma de principe puis de l'avant-projet validé par le Conseil du STIF ;
- de la gestion des relations avec les riverains, conjointement avec la SNCF et RFF ;
- d'assurer la mise en œuvre du plan de communication ;
- de définir et proposer, en cas de besoin, la mise en place d'une politique d'achat commune aux maîtres d'ouvrage.

De manière générale, le maître d'ouvrage coordonnateur 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.

6.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, pour leur périmètre, sur le respect du coût d'objectif prévisionnel du projet en euros constants hors taxes aux conditions économiques de référence de janvier 2011 tel qu'il est défini à l'article 4, sous réserve que la notification de la présente convention et celles à venir ne génère pas de retards ou d'arrêts pour les prestations prévues.

Ce respect sera examiné par comparaison entre leur coût final ramené en euros constants, sur la base de l'indice TP01, et leur coût d'objectif prévisionnel du projet en euros constants HT.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à respecter le calendrier défini à l'annexe 2 de la présente convention, sous réserve que la notification de la présente convention et celles à venir ne génèrent pas de retards ou d'arrêts pour les prestations prévues.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter a minima mensuellement et conformément au calendrier directeur de l'opération défini à l'annexe 2, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordonnateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Le calendrier d'opération peut faire l'objet d'adaptations validées conjointement par les maîtres d'ouvrage.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais après avoir informé la maîtrise d'ouvrage coordinatrice.

6.3. Les financeurs

6.3.1 Identification des financeurs

Le financement de la phase de réalisation du projet, est assuré par :

- La Région Ile-de-France ;
- L'Etat ;
- Réseau Ferré de France (RFF) au titre de son article 4, selon un montant forfaitaire de **38°280°000 €** fléché sur son unique périmètre de travaux.

6.3.2 Engagements des financeurs

Conformément à la contractualisation Etat-Région, notamment le Plan Espoir Banlieues de 2008 et le protocole cadre Etat-Région signé le 19 juillet 2013, l'Etat et la Région financent la totalité du projet, objet de la présente convention, nonobstant la participation de RFF au titre de son article 4.

Ce financement s'inscrit, comme indiqué dans l'article 3 de la présente convention, dans le cadre de conventions de financement de la phase de réalisation du projet qui seront mises en place selon les besoins des maîtres d'ouvrage. Le montant de la première convention de financement s'élève à 96,08 M€ courants conventionnels HT.

Ci-dessous le plan de financement global prévisionnel du projet :

Financeurs	Montant HT en € courants conventionnels « fin de chantier »	Répartition des financements par MOA en € courants conventionnels « fin de chantier »	Répartition des financements par MOA en € constants (CE janvier 2011) ²	Taux de participation
RFF au titre de son article 4	38°280°000 €	38°280°000 € en part d'autofinancement	33 040 000 €	14,34% (*)
Etat/ Région au titre du PEB et des Contrats de Plan	228 752 823 €	228°752°823 € dont : -159 400 000 € au STIF -69°352°823 € à la SNCF	191 111 000 € dont : -134 500 000 € au STIF, soit 70,38 % ; -56 611 000 € à la SNCF, soit 29,62 %	85,66%
TOTAL	267 032 823 €	267 032 823 €	224 151 000	100%

RFF autofinance son propre périmètre de maîtrise d'ouvrage. (*)Ce pourcentage est calculé à titre indicatif, sur la base du montant forfaitaire en euros courants du financement apporté par RFF sur son périmètre.

Les clefs de répartition entre l'Etat et la Région seront actées dans la prochaine contractualisation 2015-2020.

² Les clefs de répartition entre le STIF et la SNCF sont calculées sur la base des coûts en euros constants (référence du coût d'objectif) de la **phase de réalisation du projet** (article 5 de la présente convention)

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs, RFF, Etat et Région, à participer au financement nécessaire à la réalisation du projet, tel que défini dans l'avant-projet et l'avant-projet modificatif approuvés en Conseil du STIF du 5 mars et 2 juillet 2014, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 6.2.1, et ce, dans la limite des montants en euros courants conventionnels HT à « fin de chantier », inscrits dans le plan de financement global prévisionnel indiqué ci-dessus et à l'article 5 de la présente convention.

La deuxième convention de financement de la phase de réalisation du projet sera présentée par les partenaires au premier semestre 2015 à leurs instances respectives, sous réserve du vote des crédits nécessaires.

7. Objet et périmètre de la présente convention

La présente convention a pour objet le financement des premières réalisations (études, travaux, acquisitions foncières,...) nécessaires au projet, à hauteur de **82 614 634 €** HT en euros constants, soit **96 080 000 €** HT en euros courants conventionnels « fin de chantier ».

Le montant de cette première convention est réparti entre les financeurs, Etat et Région à parité, tel que défini dans le Plan Espoir Banlieues, déduction faite de la part de RFF, lequel finance son propre périmètre de maîtrise d'ouvrage.

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

« Débranchement du Tramway T4 à Clichy et Montfermeil – Convention n°1 de la phase de réalisation »

8. Modalités de financement et de paiement de la présente convention

8.1. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'objet de la présente convention est évalué à **82 614 634 €** HT en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2011.

Le coût en euros courants conventionnels est estimé à **96 080 000 HT en euros courants conventionnels** « fin de chantier » conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 8.4.

8.2. Dépenses par maître d'ouvrage

8.2.1. Tableau de synthèse de répartition des dépenses par maîtres d'ouvrage

Les dépenses par maître d'ouvrage, au titre de la présente convention, sont établies comme suit :

Convention n°1 phase de réalisation du débranchement du tramway T4 à Clichy et Montfermeil		
Coût en € constants HT (CE 01/2011) et courants conventionnels HT « fin de chantier »		
Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros constants HT	Coûts Euros courants conventionnels HT
STIF	35 600 000 €	40 680 000 €
RFF	33 040 000 €	38 280 000 €
SNCF	13 974 634 €	17 120 000 €
TOTAL	82 614 634 €	96 080 000 €

Déduction faite de la part forfaitaire de RFF, la répartition entre le STIF et la SNCF est calculée sur la base des clefs indiquées dans le tableau de l'article 6.3.2 de la présente convention appliquée aux montants en euros courants.

8.2.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

A titre indicatif, chaque maître d'ouvrage fournit une estimation en euros constants des postes correspondant au financement de la présente convention :

Estimation prévisionnelle en euros constants (CE janvier 2011)	MOA STIF	MOA SNCF	MOA RFF
Système de transport	13 000 000 €	10 397 794 €	24 290 000 €
<i>Dont sur le réseau ferré national</i>	<i>0</i>		<i>24 290 000 €</i>
<i>Dont sur voirie urbaine</i>	<i>13 000 000 €</i>		
Aménagements urbains			
Acquisitions foncières	17 500 000 €		
Opérations induites			3 800 000 € (substitution bus)
Frais de MOA	1 500 000 €	1 035 158 €	611 000 €
Frais de MOE	500 000 €	1 386 372 €	1 754 000 €
Provision pour aléas et incertitudes	3 100 000 €	1 155 310 €	2 585 000 €
TOTAL	35 600 000 €	13 974 634 €	33 040 000 €

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale de chacun des maîtres d'ouvrage, allouée par la présente convention.

8.3. Plan de financement

La phase de réalisation du débranchement du tramway T4, objet de la présente convention, est financée sous forme de subventions d'investissement suivant les montants indiqués dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros HT constants, aux conditions économiques de référence de janvier 2011, comme suit :

Convention n°1 phase de réalisation du débranchement Tramway T4 à Clichy et Montfermeil				
Montant HT en euros constant HT (CE 01/2011) et %				
	Etat	Région	RFF	Total
STIF	17 800 000 € 50 %	17 800 000 € 50 %	0 € 0%	35 600 000 € 100 %
RFF	0 € 0 %	0 € 0%	33 040 000 € 100%	33 040 000 € 100 %
SNCF	6 987 317 € 50 %	6 987 317 € 50 %	0 € 0%	13 974 634 € 100 %
Total	24 787 317 €	24 787 317 €	33 040 000 €	82 614 634 €

En euros courants conventionnels, le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini comme suit :

Convention n°1 phase de réalisation du débranchement Tramway T4 à Clichy et Montfermeil				
Montant HT en euros courants conventionnels « fin de chantier » et %				
	Etat	Région	RFF	Total
STIF	20 340 000 € 50 %	20 340 000 € 50 %	0 € 0%	40 680 000 € 100 %
RFF	0 € 0 %	0 € 0%	38 280 000 € 100%	38 280 000 € 100 %
SNCF	8 560 000 € 50 %	8 560 000 € 50 %	0 € 0%	17 120 000 € 100 %
Total	28 900 000 €	28 900 000 €	38 280 000 €	96 080 000 €

Les financements apportés par l'Etat et la Région pour la présente convention sont apportés à parité, au titre du Plan Espoir Banlieues signé le 13 octobre 2008.

8.4. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2011.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01. Les coûts sont exprimés en euros constants.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2014) ;
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

Ceci définit les coûts exprimés en euros courants conventionnels.

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.

8.5. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat et la Région

8.5.1. Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 7 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes

a – pour la Région :

La demande de versement des acomptes par le **STIF** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 8.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 8.3 pour chaque maître d'ouvrage ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé pour le STIF par le Directeur d'opérations.

La demande de versement par la **SNCF** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 8.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 8.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

b – Versement des acomptes par l'Etat :

La demande de versement des acomptes formulée par la **SNCF** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 8.2.2, daté et signé par le responsable du projet du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 8.3 ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le responsable du projet du maître d'ouvrage.

La demande de versement des acomptes formulée par le **STIF** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 8.2.2, daté et signé le responsable du projet du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 8.3 ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures payées par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% du montant total des subventions dues par la Région avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5, ce qui est le cas de l'opération T4.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat aux bénéficiaires est plafonné :

- pour le STIF à 80% du montant de la subvention, conformément au décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement,
- pour la SNCF à 90% du montant de la subvention.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

8.5.2. Versement du solde

Après achèvement des études et des travaux couverts par la présente convention, chaque bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire, indiqués aux articles 8.5.1 et 13. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, chaque bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations et certifié par le comptable public.

Pour la SNCF, le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

8.5.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 8.5.1 de la présente convention.

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 7.

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

8.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

- SNCF sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00064	00000062385	95

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86. 60 spot.driea-if@developpement- durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 marie- dominique.campourcy@iledefra nce.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.53.59.14.14 secrétariat Tram Nord
RFF	Direction Finance et Trésorerie 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Unité Crédit Management	01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr

SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 34, rue du Commandant Mouchotte 75 699 PARIS CEDEX	Division des Investissements	01 85 56 53 45 catherine.doyonnas@sncf.fr
------	---	---------------------------------	--

8.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

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 elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans 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 demande du premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. **Si l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération** si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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.

8.7. Comptabilité de l'opération

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses liées à l'opération « Débranchement du Tramway T4 à Clichy et Montfermeil – Convention n°1 de la phase de réalisation », objet de la présente convention.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

9. Modalités d'audit et de contrôle

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès des maîtres d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 8.7, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

9.1. Par les financeurs

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

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

A compter de la mise en service du projet de débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, la Région Ile-de-France pourra engager un audit financier du projet.

9.2. Par le STIF

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, le STIF veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 12.

10. Définition et gestion des écarts

10.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet

En cas de surcoût

S'il apparaît que, au cours de la phase réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet et avant-projet modificatif en euros constants ne peut être respecté par un maître d'ouvrage, celui-ci 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 et propose le cas échéant la réalisation d'un nouvel avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, 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 du coût d'objectif au niveau avant-projet et avant-projet modificatif validé par les maîtres d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. La formalisation des modifications respectera les dispositions prévues à l'article 10.3.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage.

En cas d'économies

En cas d'économie, la participation des financeurs est réduite en conséquence par application des clés de répartition définie au plan de financement. En cas de trop-perçu, les financeurs sont remboursés à due concurrence.

10.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai présenté au niveau avant-projet ne peut être assuré, le STIF et les financeurs peuvent solliciter 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 de la Convention de Financement (CSCF), qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un nouvel 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, et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et les maîtres d'ouvrage. La formalisation des modifications respectera les dispositions prévues à l'article 10.3.

10.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (nouvel avant-projet modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant le nouvel avant-projet modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'opération ;
- un nouveau délai de l'opération (mise en service du tramway).

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 ;
- d'augmentation du délai initial.

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 6 de la présente convention, comme le coût de la phase réalisation du projet, tel qu'indiqué à l'article 5, constitue un plafond global.

11. Pilotage et suivi de l'opération

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

11.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF », comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières du projet.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par les maîtres d'ouvrage devront être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le suivi de l'opération s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des études et des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature ;
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement ;
- la liste des principaux marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de la phase réalisation du projet 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 de réalisation fixé pour les maîtres d'ouvrage ;
- un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais ;
- le montant des dépenses comptabilisées ;
- le montant des subventions appelées et versées ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant le même projet, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du projet. Ils sont établis en euros courants prévisionnels HT et en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2011 HT pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement du projet.

3/ La communication autour du projet :

- le suivi du plan de communication mis en place pour le projet ;
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

11.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et les maîtres d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le STIF devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet modificatif.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 11.1. Le STIF présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 10 et 13 de la présente convention seront mises en œuvre.

11.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement de la phase de réalisation du projet devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier ;
- à tenir informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- 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.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent 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.

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

11.4. Communication

Le STIF, maître d'ouvrage coordinateur est en charge de la communication.

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 maître d'ouvrage coordinateur.

Le traitement 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.

11.5. Intervention d'experts

Sur proposition de l'autorité organisatrice ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et de l'autorité organisatrice, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'autorité organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du projet, 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'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

12. Modification du programme

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 (article 1), entraînant un décalage de la mise en service, ou des coûts d'objectif au niveau de l'avant-projet modificatif approuvés en CA du STIF du 2 juillet 2014 (article 4), peut conduire, selon l'appréciation du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un nouvel avant-projet modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que les maîtres d'ouvrage envisagent des modifications du programme du projet défini dans l'avant-projet et l'avant-projet modificatif approuvés en CA du STIF du 5 mars et du 2 juillet 2014, ils transmettent, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront 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 CSCF ainsi que la nécessité de réaliser un nouvel avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Ce nouvel 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 de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du projet. 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 du projet, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet et d'avant-projet modificatif approuvés respectivement le 5 mars 2014 et le 2 juillet 2014 en Conseil d'administration du STIF. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable de l'ensemble des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

13. Bilan physique et financier de la convention

A l'appui de la demande de solde de la convention, chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité un bilan physique et financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, **l'ensemble des dépenses comptabilisées étant désactualisé aux conditions économiques de référence de la convention à titre informatif.**

Ce bilan de la présente convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des réalisations (études, acquisitions foncières, travaux,...) effectuées au moment du solde financier de la présente convention ;
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan.

14. Bilan de la réalisation du projet

La convention de financement qui bouclera le financement de la réalisation du projet de débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil actera, dans des articles spécifiques :

- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la dernière convention de réalisation du projet et les versements effectués par les financeurs (l'ensemble des dépenses de chacun des maîtres d'ouvrage fera l'objet d'une **désactualisation afin de permettre la vérification du respect du coût d'objectif du projet, établi en euros constants**),
- les modalités de bilan financier, d'audit et de clôture de la réalisation du projet ;
- les modalités de réalisation du bilan LOTI du projet.

15. Dispositions générales

15.1. 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 domiciliations mentionnées à l'article 8.5.4. 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.

15.2. Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun 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 signataires sont informés 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser chaque maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. Sur cette base, chaque maître d'ouvrage procède 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.

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

15.3. 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.

15.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

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

Ces études pourront être communiquées, sur première demande, aux financeurs et à l'autorité organisatrice qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

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.

15.5. Date d'effet 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.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par la commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 15.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 9.5.2 et au plus tard 36 mois après la mise en service.

15.6. 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.

Annexes

Annexe 1 : Organigramme des maîtres d'ouvrage

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel du projet

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des dépenses par MOA

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds par MOA

Annexe 5 : Détail du coût de réalisation du projet

Annexe 1

Organigramme des maîtres d'ouvrage

STIF

Maître d'ouvrage :

M. Jean-Louis PERRIN
Directeur des projets d'investissement

SNCF

- Maître d'ouvrage : Mme Irina MANOLE, Directrice d'Opération
- Maître d'ouvrage Délégué : M Gilles GASPARD, Directeur d'Opération Délégué

RFF

- Jérôme CALLAND, Directeur d'opération
- Sidonie THIEBE, Gestionnaire d'opérations
- Dominique LEFRERE, Directeur d'opération délégué

Annexe 2

Calendrier prévisionnel du projet

Selon le calendrier approuvé par le Conseil du STIF du 2 juillet 2014 les jalons de la phase de réalisation sont les suivants :

Décembre 2015	Fin des études PRO (projet)
Mars 2014 à février 2015	Passation des marchés pour la réalisation des travaux préparatoires
Janvier à décembre 2015	Passation des marchés de travaux d'infrastructures et d'équipements
Avril 2015 à août 2018	Réalisation des travaux de la section urbaine et du RFN
2018	Achèvement des travaux d'infrastructure

Annexe 3

Echéancier prévisionnel des dépenses par MOA pour les dépenses relatives à l'objet de la convention de la phase réalisation n°1

a. Echéancier prévisionnel des dépenses exprimées en millions d'euros constants HT (valeur de référence : janvier 2011) :

MOA STIF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	5,45 M€	5,0 M€	6,4 M€	0,9 M€	0,25 M€	17,8 M€
Région	5,45 M€	5,0 M€	6,4 M€	0,9 M€	0,25 M€	17,8 M€
Total	10,9 M€	10 M€	12,4 M€	1,8 M€	0,5 M€	35,6 M€

MOA RFF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat						
Région						
RFF	0,86	9,49	14,24	6,04	2,40	33,04
Total	0,86	9,49	14,24	6,04	2,40	33,04

MOA SNCF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	0,07	1,82	2,40	1,32	1,38	6,99
Région	0,07	1,82	2,40	1,32	1,38	6,99
Total	0,14	3,64	4,80	2,64	2,76	13,98

b. Echéancier prévisionnel des dépenses exprimées en millions d'euros courants conventionnels HT :

MOA STIF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	6,1 M€	5,7 M€	7,15 M€	1,05 M€	0,25 M€	20,25 M€
Région	6,1 M€	5,7 M€	7,15 M€	1,05 M€	0,25 M€	20,25 M€
Total	12,2	11,4	14,3	2,1	0,5	40,5

MOA RFF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat						
Région						
RFF	1	11	16,5	7	2,78	38,28
Total	1	11	16,5	7	2,78	38,28

MOA SNCF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	0,07	2,23	2,94	1,62	1,70	8,56
Région	0,07	2,23	2,94	1,62	1,70	8,56
Total	0,14	4,46	5,88	3,24	3,40	17,12

Annexe 4

Echéancier prévisionnel des appels de fonds par MOA pour les dépenses relatives à l'objet de la convention de la phase réalisation n°1

- a. Echéancier prévisionnel des appels de fonds exprimés en millions d'euros constants HT (valeur de référence : janvier 2011) :

MOA STIF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	5,45 M€	5,0 M€	6,4 M€	0,9 M€	0,25 M€	17,8 M€
Région	5,45 M€	5,0 M€	6,4 M€	0,9 M€	0,25 M€	17,8 M€
Total	10,9 M€	10 M€	12,4 M€	1,8 M€	0,5 M€	35,6 M€

MOA SNCF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	0,07	1,82	2,40	1,32	1,38	6,99
Région	0,07	1,82	2,40	1,32	1,38	6,99
Total	0,14	3,64	4,80	2,64	2,76	13,98

- b. Echéancier prévisionnel des appels de fonds exprimés en millions d'euros courants conventionnels HT :

MOA STIF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	6,1 M€	5,7 M€	7,15 M€	1,05 M€	0,25 M€	20,25 M€
Région	6,1 M€	5,7 M€	7,15 M€	1,05 M€	0,25 M€	20,25 M€
Total	12,2	11,4	14,3	2,1	0,5	40,5

MOA SNCF

MOA	Année					Total
	2015	2016	2017	2018	2019	
Etat	0,07	2,23	2,94	1,62	1,70	8,56
Région	0,07	2,23	2,94	1,62	1,70	8,56
Total	0,14	4,46	5,88	3,24	3,40	17,12

Annexe 5

Détail du coût de réalisation du projet

Selon l'AVP et l'AVP modificatif du projet approuvés par les Conseils du STIF, respectivement du 5 mars 2014 et du 2 juillet 2014, les coûts de la phase de réalisation sont les suivants (exprimés en M€ constants au CE de janvier 2011 et hors coûts AVP et PRO) :

Postes CERTU		STIF	RFF	SNCF
1	Etudes d'avant-projet et Projet			
2	Maitrise d'ouvrage	6,3	0,611	1,923
3	Maitrise d'œuvre Travaux	1,8	1,754	3,193
4	Acquisitions foncières et libération d'emprises	25,7		
5	Déviations de réseaux			
6	Travaux préparatoires	14,3	0,568	0,231
7	Ouvrages d'art	0,1		
8	Plateforme	13,6	0,111	
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	10,8	3,955	
10	Revêtement du site propre	4,7		
11	Voirie et espaces publics (hors-site-propre)	27,2		
12	Equipements-urbains	6,9		
13	Signalisation-routière	4,4		
14	Stations	4,9	2,498	0,714
15	Installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	6,2	10,628	
16	Courants faibles et Poste de Commandement Centralisé	2,5	8,658	8,315
17	Dépôt	2,6		40,010
18	Matériel roulant			
19	Opérations induites	2,5	0,453	2,225
	Substitutions routières		3,800	
TOTAL		134,5 M€	33,040 M€	56,611 M€