

# Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0452

Séance du 9 juillet 2008

## CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE TRANCHE FONCTIONNELLE TFB2 A1b - PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 DE SAINT-DENIS À ASNIÈRES-GENNEVILLIERS (AGIII)

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat- Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2006/1165 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 13 décembre 2006 ;
- VU** la délibération n°2007/0706 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séance du 10 octobre 2007 ;
- VU** le rapport n° 2008/0452 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 juillet 2008 ;

**Considérant**, la convention relative à la première tranche fonctionnelle TFA de cette opération notifiée le 6 juillet 2007 et la convention relative à la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 approuvée par le conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France le 10 octobre 2007.

Après en avoir délibéré,

### DECIDE

**ARTICLE 1** : la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle TFB2, entre :

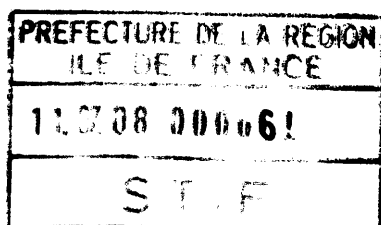
- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- le département des Hauts-de-Seine,
- la RATP,
- le département de Seine-Saint-Denis,
- la direction départementale de l'équipement de Seine-Saint-Denis
- et le STIF,

annexée à la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 2** : la directrice générale du syndicat des transports d'Ile-de-France est habilitée à signer ladite convention ainsi que tous les documents permettant de concrétiser cette opération.

**ARTICLE 3** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON

VERSION	AUTEUR	MODIFICATION (S)
V0	MP+MK+JSL	13/03/2008
V1	JSL+MK+MP suite comité de suivi du 16/05/08	20/05/2008
V2	Complétée par RATP	23/05/2008

**PROJET**



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

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

Il est précisé et convenu ce qui suit :

<b>Préambule .....</b>	<b>6</b>
<b>Article 1. Objet de la convention .....</b>	<b>7</b>
<b>Article 2. Avec, si nécessaire le cas échéant, la mention tranche fonctionnelle TFB2. Désignation et coordination des maîtres d'ouvrage .....</b>	<b>7</b>
2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage .....	7
2.2. Désignation du maître d'ouvrage coordinateur .....	8
<b>Article 3. Responsabilités des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur.....</b>	<b>8</b>
<b>Article 4. Délai et calendrier de réalisation.....</b>	<b>9</b>
<b>Article 5. Estimation des dépenses de l'opération coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage .....</b>	<b>9</b>
5.1. Estimation des dépenses .....	9
5.2. Base de comparaison des coûts .....	9
5.3. Coût d'objectif de la DDE93 .....	9
5.4. Coût d'objectif du Département 93.....	10
5.5. Coût d'objectif du Département 92.....	10
5.6. Coût d'objectif de la RATP .....	10
<b>Article 6. Décomposition en tranches fonctionnelles .....</b>	<b>11</b>
6.1. Tranche fonctionnelle TFB2 .....	11
<b>Article 7. Financement de la tranche fonctionnelle b2 .....</b>	<b>11</b>
7.1. Engagement des financeurs.....	11
7.2. Plan de financement de la tranche TFB2.....	12
7.3. Ajustements dans la mise en place des financements.....	12
7.4. Engagement du STIF .....	13
<b>Article 8. Échéanciers financiers de l'opération .....</b>	<b>13</b>
8.1. Échéancier des autorisations de programme.....	13
8.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage .....	13
8.3. Ajustement des échéanciers .....	13
<b>Article 9. Modalités d'attribution des autorisations de programme et des crédits de paiement .....</b>	<b>13</b>
9.1. Autorisations d'engagement.....	13
9.2. Crédits de paiement .....	14
9.3. Information du STIF.....	14
9.4. Mandatement et règlement.....	14
9.5. Bénéficiaires .....	14
<b>Article 10. Comité de suivi de l'opération.....</b>	<b>15</b>
<b>Article 11. Mesures destinées à faciliter le suivi.....</b>	<b>16</b>
11.1. Comptabilité de l'opération .....	16
11.2. Information.....	16
11.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage .....	16
11.4. Intervention d'experts .....	17

<b>Article 12. Modification de l'avant-projet</b> .....	<b>17</b>
<b>Article 13. Définition et gestion des écarts</b> .....	<b>17</b>
13.1. <i>Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage</i> .....	17
13.2. <i>Modalités de modification du coût d'objectif</i> .....	18
13.3. <i>Modalités de modification des délais</i> .....	19
13.4. <i>Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif</i> .....	19
<b>Article 14. Achèvement des travaux</b> .....	<b>20</b>
<b>Article 15. Bilan physique et financier</b> .....	<b>20</b>
<b>Article 16. Évaluation socio-economique</b> .....	<b>20</b>
<b>Article 17. Publicité - communication</b> .....	<b>21</b>
<b>Article 18. Modification de la convention</b> .....	<b>21</b>
<b>Article 19. Règlements des différends</b> .....	<b>21</b>
<b>Article 20. Résiliation de la convention</b> .....	<b>21</b>
<b>Article 21. Date d'effet et durée de la convention</b> .....	<b>22</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>24</b>

## Préambule

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération : « A1b Prolongement du tramway T1 de Gare de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers (AGIII) ».

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

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

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

« A1b - Prolongement du T1 à AGIII »

Avec, si nécessaire le cas échéant, la mention :

« Tranche fonctionnelle TFB2 ».

## **ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **2.1. Désignation des Maîtres d'ouvrage**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département.92, le Département.93 et la RATP sont notamment responsables, chacun dans la limite de leur périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants :

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

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

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Il est le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'Article 10 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter les éléments qui le concernent pour que le maître d'ouvrage coordinateur puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

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

#### **ARTICLE 4. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION**

La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 38 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention, sous réserve de la mise en place des financements correspondants.

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

#### **ARTICLE 5. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION COÛTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE**

##### **5.1. Estimation des dépenses**

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

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

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

##### **5.2. Base de comparaison des coûts**

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE 01/2006) par application des indices professionnels pertinents.

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

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

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

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

#### 5.4. Coût d'objectif du Département 93

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

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

#### 5.5. Coût d'objectif du Département 92

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

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

#### 5.6. Coût d'objectif de la RATP

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

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

## ARTICLE 6. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES

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

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

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

### 6.1. Tranche fonctionnelle TFB2

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

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

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

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

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

## ARTICLE 7. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2

### 7.1. Engagement des financeurs

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

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

## 7.2. Plan de financement de la tranche TFB2

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

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

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

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

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

## 7.3. Ajustements dans la mise en place des financements

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

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

<sup>2</sup> La Région a déjà notifié 2 299 388,20 à la RATP pour le compte de la TFB2

#### **7.4. Engagement du STIF**

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

Le STIF et la RATP négocieront les conditions de prise en compte de l'impact de la mise en service du projet dans le cadre de la convention pluriannuelle mentionnée à l'article 5 du décret 59-157 du 7 janvier 1959, communément appelée « contrat STIF-RATP ». À ce titre, les investissements en fonds propres de la RATP seront pris en compte sur la base de leur réalisation effective et dans la limite de chacun des montants rappelés ci-dessus.

### **ARTICLE 8. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION**

#### **8.1. Échéancier des autorisations de programme**

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

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

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

#### **8.3. Ajustement des échéanciers**

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

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

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

#### **9.1. Autorisations d'engagement**

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

## 9.2. Crédits de paiement

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

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

## 9.3. Information du STIF

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

## 9.4. Mandatement et règlement

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

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

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

## 9.5. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées à :

### **Direction Départementale de l'Équipement**

M. le Trésorier Payeur Général de la Seine-Saint-Denis pour le compte de la DDE93

sur le compte ouvert au nom de la Trésorerie Générale de Bobigny, Banque de France, Pantin, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001  
Code guichet : 00934  
N° compte : A9300000000  
Clé : 37

### **Département des Hauts-de-Seine**

sur le compte ouvert au nom du Payeur départemental des Hauts-de-Seine, Banque de France, Nanterre, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001  
Code guichet : 00936  
N° compte : D920000000  
Clé : 03

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

#### **RATP**

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

Code banque : 31489  
Code guichet : 00010  
N° compte : 00 198 757 753  
Clé : 47.

et sur présentation d'un appel à subventions.

#### **ARTICLE 10. COMITE DE SUIVI DE L'OPERATION**

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'opération. Pour cela, il est créé un comité de suivi co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. Ce comité de suivi est commun à l'ensemble des 3 conventions de financement de l'opération T1 à AG III.

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

En préparation du Comité de suivi, les maîtres d'ouvrage transmettent au maître d'ouvrage coordinateur et au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

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

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

Il comporte :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'Article 5, pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,

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

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

## **ARTICLE 11. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **11.1. Comptabilité de l'opération**

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

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

### **11.2. Information**

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

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

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

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan État-Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 5.3 à 5.6, et du délai indiqué à l'Article 4 pour la mise en service de l'opération.

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

Par ailleurs, complémentirement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'Article 3, et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

#### **11.4. Intervention d'experts**

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

### **ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'Article 14, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 ou des coûts d'objectif prévus à l'Article 5 à la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

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

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

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

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

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

### **ARTICLE 13. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **13.2. Modalités de modification du coût d'objectif**

#### ***13.2.1. Dépassement du coût d'objectif***

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage concerné fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 7.2 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

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

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

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

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

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

#### ***13.2.2. Diminution du coût d'objectif***

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

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

### **13.3. Modalités de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au maître d'ouvrage coordinateur, au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'Article 12 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, tous maîtres d'ouvrage confondus, et les conséquences sur les autres maîtres d'ouvrage telles qu'elles apparaissent au vu des éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 14. ACHEVEMENT DES TRAVAUX**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif.

## **ARTICLE 15. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'Article 5 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

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

## **ARTICLE 16. ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE**

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

Sous le pilotage du STIF, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir

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

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

#### **ARTICLE 17. PUBLICITE - COMMUNICATION**

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

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

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

#### **ARTICLE 18. MODIFICATION DE LA CONVENTION**

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

#### **ARTICLE 19. REGLEMENTS DES DIFFERENDS**

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

#### **ARTICLE 20. RESILIATION DE LA CONVENTION**

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

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

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

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

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

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

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

Fait en SEPT exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

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

## **LISTE DES ANNEXES**

**Annexe 1 Organigramme nominatif**

**Annexe 2 Calendrier prévisionnel de l'opération**

**Annexe 3 échéancier des paiements de la tranche fonctionnelle B2**

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

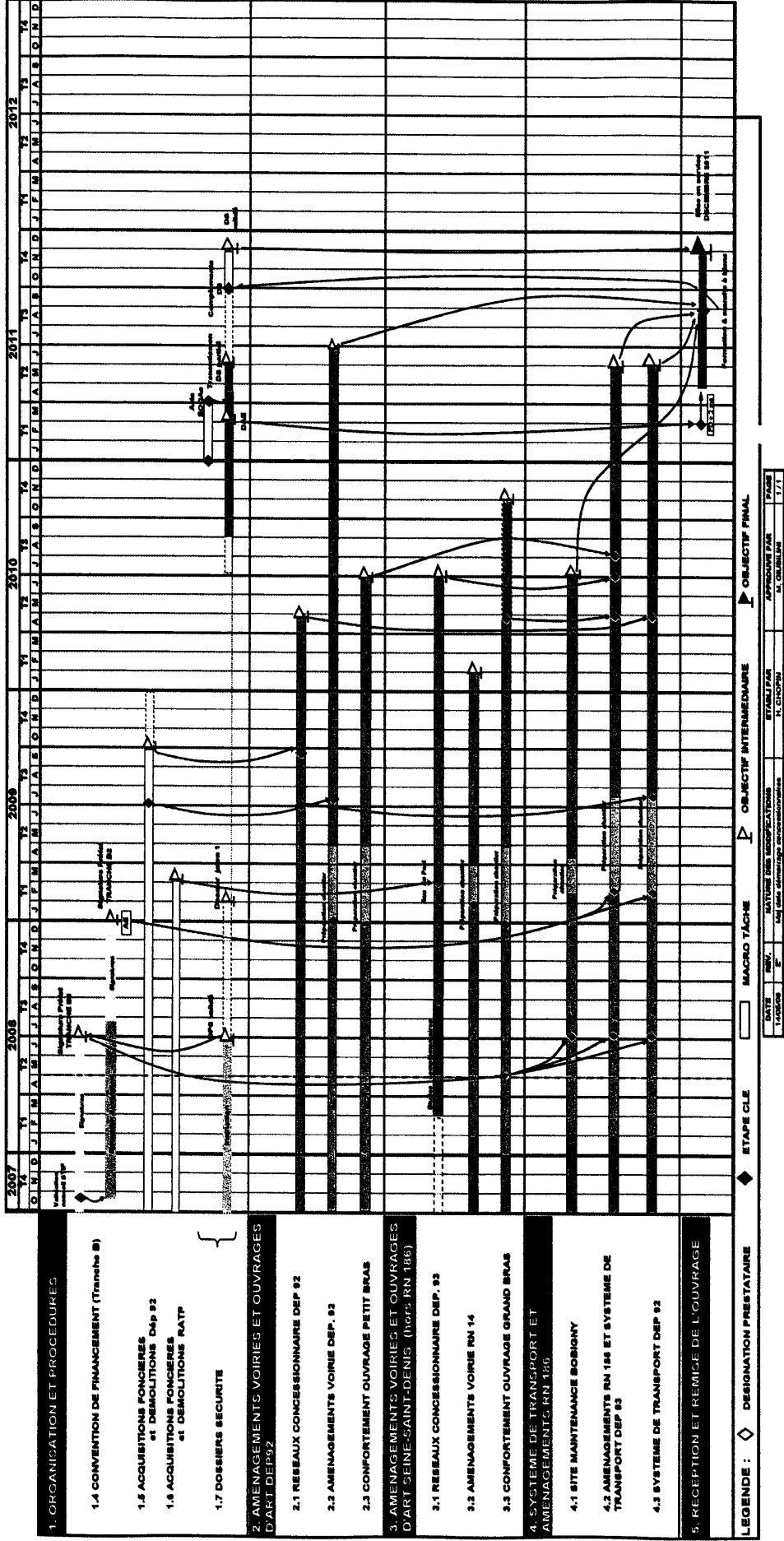
## Annexe 1. Organigramme nominatif

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

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

## Annexe 2. Calendrier prévisionnel de l'opération

### PLANNING GENERAL



Convention de financement relative à l'opération « prolongement du tramway T1 de gare de St-Denis à Asnières Gennevilliers(AGIII)-Tranche fonctionnelle TFB2

### Annexe 3. Echancier des paiements de la tranche fonctionnelle TFB2

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

---

<sup>3</sup> La Région a déjà notifié 2 299 388,20 € à la RATP pour le compte de la TFB2

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

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

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

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

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

---

<sup>4</sup> La Région a déjà notifié 2 299 388,20 € à la RATP pour le compte de la TFB2