

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n° 2008/0933

Séance du 10 décembre 2008

**AVANT-PROJET RELATIF A LA CREATION DU POLE INTERMODAL
DE POMPADOUR**

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° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le contrat de Projets Etat- Région Ile-de-France 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- VU** la décision du conseil du STIF n° 7755 du 11 juillet 2003 relative à l'approbation du schéma de principe du projet de pôle intermodal de Pompadour ;
- VU** le rapport n° 2008/0933,
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 8 décembre 2008, et de la commission économique et tarifaire du 5 décembre 2008

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : l'avant-projet relatif à la création du pôle intermodal de Pompadour, annexé à la présente délibération, est approuvé pour un montant de 37,193 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2006.

ARTICLE 2 : la SNCF, RFF, le Conseil Général du Val-de-Marne et la RATP sont désignés maîtres d'ouvrage. La SNCF est désignée maître d'ouvrage coordinateur du projet.

ARTICLE 3 : les maîtres d'ouvrage sont invités à engager les travaux, dans le respect des dispositions réglementaires, dans les meilleurs délais pour permettre une mise en service fin 2013.

ARTICLE 4 : la convention de financement, élaborée entre la SNCF, RFF, le Conseil Général du Val-de-Marne, la RATP, l'Etat, la Région Ile-de-France et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

ARTICLE 5 : la directrice générale du STIF est habilitée à signer ladite convention et à prendre toutes les mesures nécessaires pour son exécution.

ARTICLE 6 : 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

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

POLE INTERMODAL DE POMPADOUR

*_**_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

VERSION	DATE	ORIGINE	COMMENTAIRES
V0	15/09/2008	M. KERBRAT / R. LIBERMAN	CREATION
V0.01	02/09/2008	R.KAIL	RFF
V0.02	09/10/2008	R.KAIL	RFF
V0.03	13/10/2008	M. KERBRAT	STIF
V0.03	13/10/2008	JD. VANDENBERGHE	SNCF
V1.01	15/10/2008	R. LIBERMAN	STIF
V1.02	20/10/2008	R. LIBERMAN	STIF
V2.01	27/10/2008	R. LIBERMAN	STIF
V2.02	30/10/2008	JDV ET JLP	SNCF
V2.02	03/11/2008	R.KAIL	RFF
V2.03	05/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V2.03	05/11/2008	JD VANDENBERGHE	SNCF
V2.04	06/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V3.01	06/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V3.02	17/11/2008	R.KAIL	RFF
V4.01	20/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V4.02	21/11/2008	N. ROLLAND	RIF
V4.03	25/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V4.04	27/11/2008	R. LIBERMAN	STIF
V4.05	28/11/2008	R. LIBERMAN	STIF

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

En premier lieu,

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

La Région d'Île-de-France, représentée par son Président, Jean-Paul HUCHON, dûment mandaté par délibération n° du,

Le Département du Val-de-Marne, représenté par son Président, Christian FAVIER, dûment mandaté par délibération n° du,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

Le Département du Val-de-Marne, représenté par son Président, Christian FAVIER, dûment mandaté par délibération n° du,

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

La S.N.C.F., la Société Nationale des Chemins de Fer Français, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14^{ème}, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par son Président Directeur Général, Guillaume PEPY, ci-après dénommée « la SNCF »,

Réseau Ferré de France (RFF), établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B.412 280 737, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Adjoint Finances et Achats, Patrick PERSUY, ci-après dénommé « R.F.F. »,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage ou MOA.

En troisième lieu,

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, Sophie MOUGARD, en vertu de la délibération du Conseil du 10 décembre 2008,

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

VU les Contrats de Plan État / Région d'Île-de-France 1994-1999 et 2000 - 2006 signés respectivement les 20 juillet 1994 et 18 mai 2000,

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

VU le schéma de principe de l'opération du « Pôle intermodal de Pompadour » approuvé par le Conseil du STIF le 11 juillet 2003,

VU l'avant-projet de l'opération du « Pôle intermodal de Pompadour » approuvé par le Conseil du STIF le 10 décembre 2008,

VU la convention entre les maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage du projet signée le 26 avril 2004 par le Président Directeur Général de la RATP, le Président Directeur Général de la SNCF, le Directeur du Développement de RFF et le Président du Conseil Général du Val-de-Marne.

Il est précisé et convenu ce qui suit :

Sommaire

Article 1. Objet de la convention.....	5
Article 2. Désignation et coordination des maîtres d'ouvrage.....	6
Article 3. Responsabilités des maîtres d'ouvrage et du maître d'ouvrage coordinateur.....	6
3.1. Maîtres d'ouvrage.....	6
3.1.1 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF.....	7
3.1.2 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF.....	7
3.1.3 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne.....	7
3.1.4 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la RATP.....	7
3.2. Maître d'ouvrage coordinateur.....	7
Article 4. Délai et calendrier de réalisation.....	8
Article 5. Estimation des dépenses de l'opération coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage.....	8
5.1. Estimation des dépenses.....	8
5.2. Base de comparaison des coûts.....	9
5.3. Coût d'objectif de RFF.....	9
5.4. Coût d'objectif de la SNCF.....	10
5.5. Coût d'objectif du Département du Val-de-Marne.....	10
5.6. Coût d'objectif de la RATP.....	11
Article 6. Financement de L'opération.....	11
6.1. Engagement des financeurs.....	11
6.2. Plan de financement de l'opération.....	12
6.3. Ajustements dans la mise en place des financements.....	13
Article 7. Échéanciers financiers de l'opération.....	13
7.1. Échéancier des autorisations de programme.....	13
7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage.....	13
7.3. Ajustement des échéanciers.....	13
Article 8. Modalités d'attribution des autorisations de programme et des crédits de paiement.....	14

8.1. Autorisations d'engagement.....	14
8.2. Crédits de paiement.....	14
8.3. Versement et règlement.....	14
8.4. Bénéficiaires.....	14
Article 9. Comité de suivi de l'opération	15
Article 10. Mesures destinées à faciliter le suivi.....	16
10.1. Comptabilité de l'opération.....	16
10.2. Information.....	16
10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage.....	16
10.4. Intervention d'experts.....	17
Article 11. Modification de l'avant-projet	17
Article 12. Définition et gestion des écarts	18
12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif de chaque maître d'ouvrage.....	18
12.2. Modalités de modification du coût d'objectif.....	18
12.3. Modalités de modification des délais.....	19
12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif.....	19
Article 13. Achèvement des travaux	20
Article 14. Bilan physique et financier	20
Article 15. Évaluation socio-economique.....	20
Article 16. Publicité - communication.....	21
Article 17. Modification de la convention	21
Article 18. Règlements des différends.....	21
Article 19. Résiliation de la convention	21
Article 20. Date d'effet et durée de la convention	22
ANNEXES.....	24

Préambule

Le projet du « Pôle Intermodal de Pompadour » a fait l'objet d'une inscription aux Contrats de Plan Etat-Région 1994-1999 et 2000-2006. Ce projet a été repris dans le Contrat de Projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité ») pour un montant de 13,30 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 (CE 01/2006).

Le projet consiste à créer au carrefour des communes de Créteil, Valenton et Choisy-le-Roi, à proximité du carrefour Pompadour, un pôle intermodal, point de maillage entre le RER D, le Trans Val-de-Marne (reliant le RER B-La Croix de Berny au RER A -Saint Maur) et le futur TCSP Pompadour-Sucy-Bonneuil dont la mise en service est prévue en 2011, en déplaçant la gare existante RER D de Villeneuve-Prairie vers la RNIL 186.

Le projet de pôle Pompadour est en synergie avec le projet de renfort d'offre et de fiabilisation de la ligne D du RER (schéma directeur du RER D).

Ce projet participe au développement urbain et économique du secteur.

Il permet d'améliorer l'accès au Parc Inter-Départemental des Sports et aux différentes zones d'activités avoisinantes.

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

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 **37,193 M€¹** aux conditions économiques de janvier 2006 (CE 01/2006).

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

- État :	6,079M€	(16,34%)
- Région Île-de-France :	24,114 M€	(64,83%)
- Département du Val-de-Marne :	7,000 M€	(18,82%)

Le Parc Interdépartemental des Sports de Paris/ Val-de-Marne contribue à la réalisation du projet par la cession à titre gratuit des emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'opération.

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 pour les études et la réalisation de l'opération : « Pôle intermodal de Pompadour ».

La présente convention fixe notamment le 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 :

« Pôle intermodal de Pompadour »

¹ Dont financements affectés à l'opération dans le cadre des CPER précédents de 2,280 M€ (CE 01/06) ; 1,079 M€ pour l'Etat et 1,201 M€ pour la Région.

ARTICLE 2. DESIGNATION ET COORDINATION DES MAITRES D'OUVRAGE

Par sa décision numéro 7755 du 11 juillet 2003, approuvant le schéma de principe de l'opération le STIF a proposé que les maîtres d'ouvrage de l'opération soient : la SNCF, RFF, la RATP, et la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne.

Par convention cadre signée le 26 avril 2004 entre la SNCF, RFF, la RATP, et la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne, les maîtres d'ouvrage de l'opération sont la SNCF, RFF, la RATP, et la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne. La SNCF est désignée comme maître d'ouvrage coordinateur pour mener à son terme l'avant-projet du pôle intermodal de Pompadour.

Par l'arrêté 2005/4965 du 21 décembre 2005 constatant le transfert des routes nationales au Département du Val-de-Marne, la route RN 186 est devenue départementale depuis le 1er janvier 2006, et le Département du Val-de-Marne bénéficiaire des droits et obligations qui existaient fin 2005 au bénéfice de l'Etat.

A ce titre, le Département du Val-de-Marne est devenu maître d'ouvrage des aménagements en lieu et place de la Direction Départementale de l'Equipement.

Leurs périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage sont décrits à l'article 3.

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

3.1. Maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet approuvé par Conseil du STIF du 10 décembre 2008.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département du Val-de-Marne, la SNCF, RFF 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 7.

Les opérations communes au Département du Val-de-Marne, la SNCF, RFF et la RATP, réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'un ou deux des partenaires, engagent la responsabilité des quatre maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des frais administratifs communs (élaboration de dossier, reprographie...), archéologie préventive, OPC, maîtrise d'œuvre de coordination, communication. Une convention d'organisation visée ci-dessus, organise les rapports entre maîtres d'ouvrage et fixe notamment les modalités de prise en charge de ces dépenses communes.

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.

L'Annexe 5 fixe précisément les périmètres de maîtrise d'ouvrage et de propriété.

Compte-tenu de l'ensemble de ces éléments, les périmètres des quatre maîtres d'ouvrage se décomposent comme suit.

3.1.1 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF

En application du décret 97-444 du 5 mai 1997, RFF est maître d'ouvrage de l'ensemble des aménagements ferroviaires (signalisation, caténaires, génie civil, voie), du quai central, des ouvrages d'art à créer ou modifier dans l'emprise du réseau ferré national, de la plateforme de distribution du quai et des circulations verticales d'accès au quai central (un ascenseur, un escalier mécanique, trois escaliers fixes), du dévoiement des réseaux secs et humides nécessaires à l'implantation de la plateforme ferroviaire sous l'emprise du chemin des bœufs.

Pour la réalisation de la plateforme de distribution et les circulations verticales d'accès au quai ferroviaire mentionnées ci-dessus, RFF transfère sa maîtrise d'ouvrage à la SNCF en application de l'article 2-2 de la loi MOP (Maîtrise d'Ouvrage Unique). Une convention de maîtrise d'ouvrage unique régissant les modalités de ce transfert est en cours d'élaboration.

3.1.2 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF

En application du décret 2005-664 du 10 juin 2005, le STIF désigne la SNCF maître d'ouvrage du bâtiment voyageurs, des circulations verticales d'accès au bâtiment voyageurs depuis le chemin des bœufs (un escalier fixe, un ascenseur), de la passerelle de correspondance entre la gare et la station TVM de la RNIL 186 franchissant la RNIL 186.

Au terme des travaux, sera actée avec la SNCF une remise en propriété au STIF de la passerelle piétonne de correspondance entre la gare et la station bus TVM-TCSP implantée sur la RNIL 186 et les circulations verticales d'accès à cette passerelle (au total, quatre escaliers fixes, un ascenseur). Les modalités précises de cette remise seront conventionnellement déterminées entre les parties ultérieurement.

3.1.3 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne

En application du décret 2005-664 du 10 juin 2005, le STIF désigne le Département du Val-de-Marne maître d'ouvrage des aménagements de voirie de la RNIL 186, y compris le réaménagement des quais de la station bus TVM/TCSP implantée sur la RNIL 186, et des aménagements de voirie du chemin des bœufs (parvis, position bus, voie de retournement, voirie). Le Département du Val-de-Marne assure en outre la maîtrise d'ouvrage des études et de la réalisation du parvis de la gare

3.1.4 – Périmètre de maîtrise d'ouvrage de la RATP

En application du décret 2005-664 du 10 juin 2005, le STIF désigne la RATP maître d'ouvrage du réaménagement des équipements de la station bus TVM/TCSP « Pompadour » implantée sur la RNIL 186 (mobilier, signalétique, information voyageurs,...).

3.2. Maître d'ouvrage coordinateur

Conformément à l'article 2, la SNCF assume les responsabilités de coordinateur des maîtres d'ouvrage.

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

Sa mission consiste à rassembler les informations auprès des maîtres d'ouvrage, à identifier, le plus en amont possible, les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage, à les formaliser, à susciter les échanges réguliers entre maîtres d'ouvrage pour trouver les réponses à ces questions et/ou à présenter à la médiation du STIF lesdites questions. Il rend compte de l'exercice de cette mission au STIF chargé du contrôle des maîtres d'ouvrage.

Sa mission consiste en particulier à :

- assurer la conduite des procédures administratives communes au projet (dont : concertation, enquête publique, montage de l'AVP pour le Conseil du STIF, mise au point de la convention de financement, etc.) ;
- animer et assurer le secrétariat des instances du projet décrites dans la convention entre les MOA (comités de pilotage, comités de direction, comités de coordination, etc.) ;
- être le rapporteur des MOA devant le comité de suivi prévu à l'article 9 et de faire la synthèse des rapports de différents MOA, en particulier pour le suivi comptable de l'opération ;
- piloter la communication du projet en accord avec les différents partenaires du projet ;
- assurer la mission de CSPS (Coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé) ;
- coordonner les missions OPC (ordonnancement pilotage et coordination) éventuels des MOA ;
- veiller au respect des délais liés aux procédures des dossiers de sécurité prévus par la réglementation ;
- gérer les interfaces avec les opérations connexes.

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 **57 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 à titre indicatif 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.

Une réunion du comité de suivi de la présente convention sera organisée en fin de phase d'études de projet afin d'assurer la cohérence de planning entre l'opération de création du pôle intermodal de Pompadour et le projet de schéma directeur du RER D, et notamment afin d'examiner la nécessité ou non de réaliser un deuxième quai en gare Pompadour en fonction des réflexions issues du schéma directeur du RER D.

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

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

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^{er} 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 **37,193 M€ (CE 01/2006)**.

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

Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'Article 12 ci-après.

Certains éléments, relevant initialement de la responsabilité du Département du Val-de-Marne, ont été intégrés récemment aux périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF, sans que ceux-ci aient eu la possibilité d'en valider précisément tous les composants :

- pour le périmètre de RFF, les déviations de réseaux publics et privés sous l'emprise du chemin des bœufs nécessaires au ripage de la future voie 2 bis RFF ;
- pour le périmètre de la SNCF, le tronçon de la passerelle piétonne de correspondance franchissant l'intégralité de la RNIL 186.

Tout dépassement du coût d'objectif lié à ces éléments devra être résolu collectivement en tenant compte de ce contexte, et d'abord par mutualisation d'économies à rechercher sur l'ensemble des périmètres de maîtrise d'ouvrage.

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 RFF

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de RFF est fixé à **19,890 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Travaux de voies ferrées et matériels fixes	2,360
Travaux d'ouvrage d'art, quai, assainissement	4,972
Travaux de signalisation	4,862
Travaux de caténaires, énergie électrique, télécommunication	2,918
Frais de maîtrise d'œuvre	2,061
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,618
Frais d'études AVP et antérieures	0,754
Frais divers	0,062
Provision pour aléas	1,284
TOTAL	19,890

5.4. Coût d'objectif de la SNCF

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF est fixé à **13,744 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Travaux bâtiment voyageurs, circulations et passerelle (MOA unique)	6,875
Travaux Energie électrique et télécommunication y compris passerelle (MOA unique)	1,447
Travaux de couverture de plateforme et télécommunication	0,395
Travaux pour permettre la gestion de site sur l'ensemble du pôle	0,268
Frais de maîtrise d'œuvre	1,242
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,626
Frais de coordination	0,540
Communication	0,288
Frais d'études antérieures	1,083
Provision pour aléas	0,980
TOTAL	13,744

Ce coût comprend les frais de maîtrise d'ouvrage commun à tous les maîtres d'ouvrages pour un montant de 0,828 M€ (frais de coordination et communication).

Ces frais sont liés à :

- mission de synthèse d'accessibilité sur le pôle ;
- mission de synthèse des réseaux ;
- mission de CSPS ;
- communication ;
- OPC commun.

5.5. Coût d'objectif du Département du Val-de-Marne

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne est fixé à **3,035 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Travaux	2,385
Frais de maîtrise d'œuvre	0,290
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,110
Provision pour aléas	0,250
TOTAL	3,035

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 **0,219 M€ (CE 01/2006)** répartis comme suit :

Equipement de la station TVM	0,132
Travaux gestion de site depuis le bâtiment voyageurs	0,037
Frais de maîtrise d'œuvre	0,027
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,006
Provision pour aléas	0,017
TOTAL	0,219

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

6.1. Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **37,193 M€ (CE 01/2006)**.

L'Etat et la Région ont affecté respectivement à l'opération, au titre des contrats de plan 1994-1999, et 2000-2006 des financements s'élevant (après désaffectation) à 1,079 M€ et 1,201 M€, soit un total de 2,280 M€. Ces financements déjà notifiés sont assimilés à des euros courants et non actualisables.

Le complément de financement de l'opération est assuré sur la base du Contrat de Projets 2007-2013 et d'une participation complémentaire de l'Etat, de la Région et du Département du Val-de-Marne actée à l'occasion de l'élaboration du contrat particulier avec le département du Val-de-Marne.

Un échange de courriers entre les Présidents du Conseil régional et du Conseil général du Val-de-Marne en date des 27 juin 2008 et 23 septembre 2008 témoigne de l'accord intervenu entre la Région et le Département du Val-de-Marne sur cette participation complémentaire.

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer l'opération, selon le plan de financement ci-après, dans la limite de l'article 12.2. « Modalités de modification du coût d'objectif ».

6.2. Plan de financement de l'opération

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

CE 01/2006		Financeurs			
		Total	Etat	Région IDF	CG 94
Maîtres d'ouvrage	CPER 1994-1999 et 2000-2006⁽¹⁾				
	SNCF	1,083	0,401	0,682	-
	RFF	0,754	0,540	0,214	-
	RATP	0,138	0,138	0,000	-
	DDE94*	0,305	0,000	0,305	-
	Sous total	2,280	1,079	1,201	-
			47,32%	52,68%	-
	CPER 2007-2013⁽²⁾				
	SNCF	12,661	1,991	9,124	1,547
	RFF	19,136	3,009	13,789	2,337
	RATP	0,081	0,000	0,000	0,081
	CG94	3,035	0,000	0,000	3,035
	Sous total	34,913	5,000	22,913	7,000
			14,32%	65,63%	20,05%
	TOTAL	37,193	6,079	24,114	7,000
		16,34%	64,83%	18,82%	

* Pour mémoire, comme expliqué à l'article 2 de la présente convention, la Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne a réalisé, avant le transfert de la voirie RNIL 186 au Département du Val-de-Marne, des études nécessaires à l'élaboration du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique de l'opération pour un montant de 0,305 M€ à intégrer au coût global de l'opération.

(1) Financements déjà notifiés; valeur assimilée à des Euros constants janvier 2006, non actualisables

Seront désaffectées (pour la RIF):

- RATP : CP 03-204 du 3/4/2003 : 65 K€
- SNCF : CP 03-204 du 3/4/2003 : 30 K€
- SNCF : CP 98-498 du 10/12/1998 : 217 k€ de la subvention de 899 449,20€
- RFF : CP 03-204 du 3/4/2003 : 158 000€ de la subvention de 220 000€;

La subvention attribuée à RFF de 152 449,02€ ne sera pas désaffectée, bien que caduque.

Les subventions affectées par l'Etat au titre de l'opération et non consommées sont prorogées, y compris celles datant de plus de 4 ans :

- RATP: 38 K€ en 2003 et 100 K€ en 2006;
- RFF : 140 000 € en 2002, dont 27 K€ ont été engagés

(2) Financements à mettre en place, en euros c.e. 01/2006, actualisables

La Région a déjà affecté à RFF, au titre du contrat de projets 2007-2013, 0,5 M€ (CP07-1167; notifiés en 2008); cette autorisation de programme sera désaffectée et réaffectée à l'opération avec la clé adaptée au nouveau plan de financement.

Au titre du contrat de projets 2007-2013, l'Etat a déjà affecté à la SNCF 0,112 M€ (notifiés en 2008) et à RFF 0,144 M€ (notifiés en 2008).

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

Plan de financement de l'opération en euros courants				
	Etat	Région Île-de-France	CG 94	TOTAL
RFF	4,455	18,137	3,057	25,650
SNCF	3,005	12,617	2,023	17,646
Département du Val-de-Marne	0,000	0,000	3,984	3,984
RATP	0,138	0,000	0,106	0,244
<i>DDE 94 (p.m.)</i>	<i>0,000</i>	<i>0,305</i>	<i>0,000</i>	<i>0,305</i>
TOTAL	7,598	31,059	9,170	47,829

6.3. 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 9, validera l'estimation du préjudice financier subi par les maîtres d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

ARTICLE 7. ÉCHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION

7.1. Échéancier des autorisations de programme

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

7.2. Échéancier des dépenses des maîtres d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 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 7.3. ci-après.

7.3. Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'Article 9 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 réelle des taux d'actualisation.

Les échéanciers des paiements de l'opération (indexation prévisionnelle), 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) égal à l'indice TP01 pour les années 2006, 2007 et 2008, et de 3% par an pour les années suivantes.

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

8.1. 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.

8.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses comptabilisées 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 sont versés par la Région conformément au règlement budgétaire et financier régional. Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95% avant versement du solde. Le versement du solde interviendra après réception des pièces mentionnées à l'article 14 « Bilan physique et financier ».

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

8.3. Versement 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 versement (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé réception).

A défaut de règlement 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 d'intérêt légal en vigueur majoré de deux points.

Dans l'hypothèse où les demandes de versement de subvention des maîtres d'ouvrage seraient, en euros courants, d'un montant supérieur au montant inscrit dans l'échéancier prévisionnel remis, comme indiqué à l'article 9 ci-après, par le maître 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.

8.4. Bénéficiaires

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

Département Val-de-Marne

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

Code banque : 30001

Code guichet : 00907

N° compte : D9400000000

Clé : 49

RFF

Sur le compte ouvert au nom de RFF à la Société Générale, Agence Opéra à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30003 Code guichet : 03620
N° de compte : 00 020 062 145
Clé : 94.

SNCF

Sur le compte ouvert au nom de la SNCF à l'agence centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 30001 Code guichet : 00064
N° de compte : 000000 6 2385
Clé : 95.

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.

ARTICLE 9. 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

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 12 « Mesures destinées à faciliter le suivi » 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,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention.
- la liste des principaux 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 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI

10.1. 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.

10.2. 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.

10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de projets 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 à l'article 5 « estimation des dépenses de l'opération – coût objectif » et du délai indiqué à l'Article 4 « Délais et calendrier de réalisation » pour la mise en service de l'opération.

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

sur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'Article 3.2 « Maître d'ouvrage coordinateur », et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre.

10.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, 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 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'Article 13 « Définition et gestion des écarts », toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'Article 4 « Délais et calendrier de réalisation » ou des coûts d'objectif prévus à l'Article 5 « Estimation des dépenses de l'opération – coût objectif » 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 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

12.1. 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 « estimation des dépenses de l'opération – coût objectif ». 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.

12.2. Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage 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 11 « modification de l'avant-projet » de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 6.2 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 11 « modification de l'avant-projet » 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 12.4 « clause d'intéressement sur le respect du cout objectif »

12.2.2. 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.

12.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au 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 11 « Suivi de la maîtrise d'ouvrage » de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération, 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 11 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.

12.4. 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 9 « comité de suivi de l'opération ».

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de projets 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 13. 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 14. 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 15. 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 projets 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 16. 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 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'Article 11 « modification de l'avant-projet », fait l'objet d'un avenant signé par toutes les parties.

ARTICLE 18. 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 19. 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 20. 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 cinq 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 14 « Bilan physique et Financier »,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan des résultats économiques et sociaux, réalisé au titre de la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et établi au plus tard cinq ans après la mise en service de l'opération,
- versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Fait en SEPT exemplaires originaux.

SIGNATAIRES : Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris Daniel CANEPA	Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France Jean-Paul HUCHON
Le Président du Conseil Général du Val-de-Marne Christian FAVIER	Le Président Directeur Général de la RATP Pierre MONGIN
le Président Directeur Général de la SNCF Guillaume PEPY	Le Directeur Général Adjoint Finances et Achats de RFF Patrick PERSUY
La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD	

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Organigramme nominatif

Annexe 2 Calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 Echancier des paiements de l'opération

Annexe 4 Tableau de la répartition de la maîtrise d'ouvrage et de la domanialité des aménagements du pôle intermodal de Pompadour (provisoire)

Annexe 1. Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage Département du Val-de-Marne

Maître d'ouvrage : M. Christian FAVIER

Représentant du Maître d'ouvrage : M. Luc ECHTLER

Chef de Projet : M. Xavier SPREUX

Maîtrise d'ouvrage SNCF

Maître d'ouvrage : M. Jacques TRIBOUT

Représentant du Maître d'ouvrage : Mme Dominique GRIGNON

Chef de Projet : M. Thierry LATOUR

Maîtrise d'ouvrage RFF

Maître d'ouvrage : M. Régis KAIL

Représentant du Maître d'ouvrage : M. Laurent CAILLAUD

Chef de Projet : M. Thierry LATOUR

Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : Mme Claire-Hélène COUX

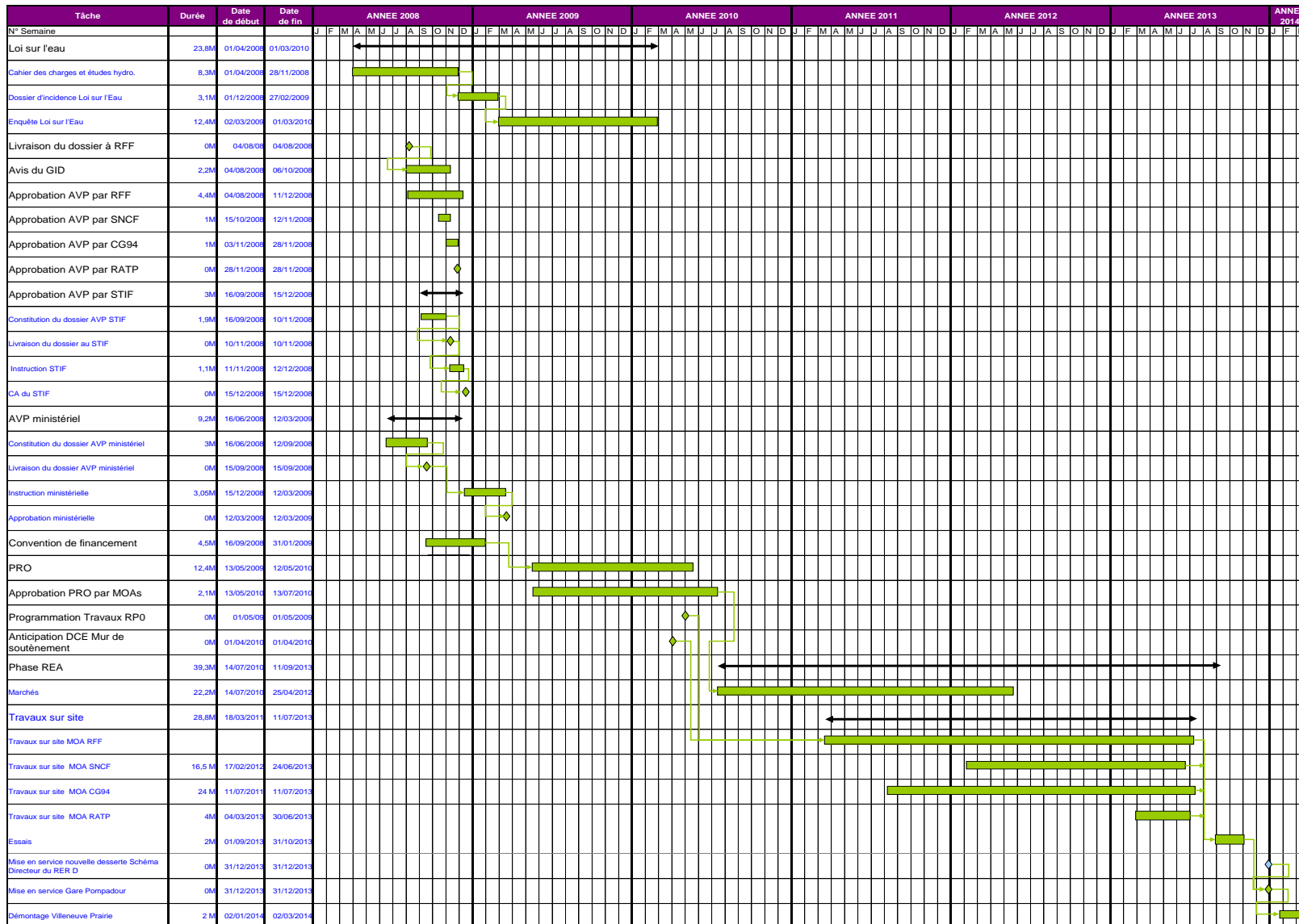
Représentant du Maître d'ouvrage : M

Chef de Projet : M

Annexe 2. Calendrier prévisionnel de l'opération

Pôle POMPADOUR

Planning général de l'opération



Convention de financement relative à l'opération « Pôle intermodal de Pompadour »

Annexe 3. Echancier des paiements de l'opération (indexation prévisionnelle)

Echancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de RFF

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006	0,754	0,357	1,487	5,529	6,856	4,907	19,890
M€ Courants	0,754	0,428	1,836	7,031	8,980	6,620	25,650
dont État	0,540	0,067	0,289	1,106	1,412	1,041	4,455
dont Région	0,214	0,308	1,322	5,062	6,465	4,766	18,138
dont CG 94		0,053	0,225	0,863	1,103	0,813	3,057

Echancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006	1,083	0,786	0,524	1,348	6,010	3,993	13,744
M€ Courants	1,083	0,942	0,647	1,714	7,872	5,387	17,646
dont État	0,401	0,148	0,102	0,270	1,238	0,847	3,005
dont Région	0,682	0,679	0,466	1,235	5,673	3,882	12,617
dont CG 94		0,115	0,079	0,209	0,962	0,658	2,023

Echancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage du CG 94

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006		0,165	0,215	0,180	1,200	1,275	3,035
M€ Courants		0,198	0,265	0,229	1,572	1,720	3,984
dont État							
dont Région							
dont CG 94		0,198	0,265	0,229	1,572	1,720	3,984

Echéancier des paiements sous maîtrise d'ouvrage de la RATP

Dépenses	Dépenses comptabilisées	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
M€ CE 01/2006				0,138	0,081		0,219
M€ Courants				0,138	0,106		0,244
dont État				0,138			0,138
dont Région							
dont CG94					0,106		0,106

* Pour mémoire, comme expliqué à l'article 2 de la présente convention, la Direction Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne a réalisé, avant le transfert de la voirie RNIL 186 au Département du Val-de-Marne, des études nécessaires à l'élaboration du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique de l'opération pour un montant de 0,305 M€ à intégrer au coût global de l'opération (assimilés à des euros constants c.e. 01/2006).

Annexe 4 Tableau de la répartition de la MOA, de la domanialité, de l'exploitation, de la maintenance du pôle multimodal de Pompadour (provisoire)

LOTS	MOA (AVP,PRO ET REA)	DOMANIALITE
<u>Parvis – Chemin des Bœufs : aménagements voirie chemin des bœufs, parvis, postes à quai bus</u> <u>voiries et circulations</u> <u>Parvis jusqu'au pied du BV (Bâtiment Voyageurs)</u> <u>Mobilier Urbain</u> <u>Aménagement des quais bus</u> <u>Energie (y compris Eclairage)</u> <u>Installations Télécoms</u> <u>Terrassement Démolitions</u> <u>Assainissement</u>	CG 94	CG 94
<u>Dévoisement des réseaux chemin des bœufs, dans les futures emprises de RFF</u>	RFF	
<u>Grille d'accès au PIDS chemin de bœufs</u>	CG 94	PIDS
<u>Circulations verticales entre le chemin des bœufs et le bâtiment voyageurs :</u> <u>Plateforme BV/Quai</u> <u>(du joint de dilatation de la passerelle jusqu'aux emprises de RFF non comprises)</u> <u>1 Escalier Fixe (EF)</u> <u>1 Ascenseur</u>	SNCF SNCF SNCF	SNCF SNCF SNCF
<u>Bâtiment Voyageurs (BV)</u> <u>BV</u> <u>3 ART (Automates Rapides Transilien)</u> <u>9 CAB</u> <u>1 portillon</u>	SNCF	SNCF
<u>Plateforme de distribution du quai ferroviaire</u> <u>Plateforme BV/Quai</u> <u>(section située dans les emprises de RFF)</u> <u>1 Escalier Mécanique (EM)</u> <u>3 Escaliers Fixes (EF)</u> <u>1 Ascenseur (Asc)</u>	SNCF	RFF
<u>Quai ferroviaire</u> <u>Structure –génie Civil</u> <u>Alimentation</u>	RFF	RFF

LOTS	MOA (AVP,PRO ET REA)	DOMANIALITE
<u>Abri filant</u>		
<u>Equipement du Quai</u> <u>Mobilier de quai</u> <u>Equipement du quai</u> <u>Infogare</u> <u>Signalétique</u> <u>Sonorisation</u>	SNCF	SNCF
<u>Voie et Equipements Ferroviaires</u> <u>Voies ferrées</u> <u>mur de soutènement sur le Chemin des Bœufs</u> <u>aiguillages</u> <u>caténaires</u> <u>alimentation</u> <u>signalisation / télécommunications</u>	RFF	RFF
<u>Passerelle Intermodale</u> <u>et</u> <u>Circulations verticales</u> <u>Passerelle / RN 186 et station autobus</u> <u>Passerelle intermodale</u> <u>passerelle piétonne de correspondance entre la station bus TVM/ TCSP et la gare</u> <u>4 EF</u> <u>2 EF sur RNIL 186</u> <u>2 EF sur station d'autobus Pompadour</u> <u>1 Ascenseur</u>	SNCF	STIF
<u>Réaménagement des deux quais de la station bus TVM/TCSP sur la RNIL 186</u>	CG 94	RATP
<u>Equipement Quais TVM</u> <u>Mobilier</u> <u>Equipement du quai</u> <u>Signalétique</u> <u>informations voyageurs (SIEL)</u>	RATP	RATP
<u>Travaux Voirie RNIL 186</u>	CG 94	CG 94
<u>Fermeture de Villeneuve Prairie</u> <u>condamnation des accès</u> <u>dépose</u>	RFF SNCF	RFF SNCF