



**Délibération n°2009/1036**

**Séance du 9 décembre 2009**

**PDU D'ILE-DE-FRANCE - COMITE D'AXE 91-01  
AMENAGEMENTS DE VOIRIE SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE  
DU CONSEIL GENERAL D'ESSONNE**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, arrêté par arrêté inter-préfectoral du 15 décembre 2000 ;
- VU** le rapport n°2009/1036 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 1er décembre 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 7 décembre 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** est attribuée au bénéfice du Conseil Général d'Essonne une subvention de 2 172 000 euros au titre de l'aménagement de la ligne Mobilien 91-01 sur voies départementales ;

**ARTICLE 2 :** la convention de participation financière du STIF telle qu'annexée à la présente délibération est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec le Conseil Général d'Essonne.

**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



## **Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France**

### **Convention de participation financière du STIF au contrat d'axe 91-01 Brunoy – Yerres**

#### **Entre :**

Le **Syndicat de Transports d'Ile-de-France**, Autorité Organisatrice, représenté par sa directrice générale, dénommé ci-après « le STIF »

Le **Conseil général de l'Essonne**, représenté par son Président, dûment mandaté, dénommé ci-après « le Département »

- vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation des transports intérieurs;
- vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
- 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 et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France,

#### **Il est précisé et convenu ce qui suit :**

### **PREAMBULE**

Cette convention de subvention a pour objectif l'exécution du contrat d'axe 91-01, annexé à la présente convention. Le contrat d'axe précise le contexte et le programme de l'opération.

La ligne 91.01 est une ligne express de pôle à pôle de grande couronne, d'environ 21 km qui relie la gare RER D de Brunoy à la gare de RER D d'Evry-Courcouronnes.

Elle dessert sept communes (Brunoy, Epinay-sous-Sénart, Boussy-Saint-Antoine, Quincy-sous-Sénart, Tigery, Etioilles, Evry) dans le département de l'Essonne.

Elle est l'une des premières à avoir permis une desserte tangentielle entre un pôle à dominante résidentielle (le Val d'Yerres) et le pôle économique d'Evry, en traversant des territoires en mutation qui connaissent une dynamique de développement démographique forte.

Empruntée essentiellement pour des déplacements domicile études ou domicile travail, c'est aujourd'hui une ligne de transport performante, qui bénéficie d'un parcours rapide. Toutefois, ponctuellement, elle connaît des difficultés de progression qui pénalisent sa régularité.

Ce contrat d'axe 91-01, pour lequel la présente convention fixe les modalités d'exécution, s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvée en décembre 2000. Le contrat d'axe 91-01, programme de l'opération, a été concerté et conçu par le comité d'axe, instance de projet réunissant l'ensemble des partenaires concernés par la ligne 91-01 et sous le pilotage du Département. Le contrat d'axe a été approuvé par un envoi en date du 13 Avril 2004 du Compte rendu de la réunion du comité de pilotage en date du 27 novembre 2003.

Le STIF, la Région, et le Département apportent le financement principal de cette opération, selon leurs délibérations respectives du 8 décembre 2009, 13 novembre 2009 et 20 octobre 2008.

Le STIF, soucieux de la structuration d'un réseau régional de bus à haute qualité de service, a très fortement renforcé l'offre de transport sur le réseau Mobilien ici concerné, dans le cadre des programmes Mobilien 1 en 2006, Mobilien 2 en 2007 et Mobilien 3 en 2008. Pour fiabiliser ces renforts d'offre et permettre un bon fonctionnement de la ligne, les collectivités signataires de la convention s'engagent à réaliser les aménagements prévus dans le contrat d'axe.

Le Département a donc une volonté forte de coordonner les appels de fonds et sa maîtrise d'ouvrage à toutes les étapes de la conception et de la réalisation du projet dans les meilleurs délais. C'est dans cette optique que la présente convention a été rédigée.

## **Article 1 : OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les modalités de bonne exécution du programme défini dans le contrat d'axe et les rapports entre l'ensemble des membres du comité d'axe. Elle a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

## **Article 2 : ROLE DES SIGNATAIRES**

Co-responsable de son élaboration avec la Région, le STIF est, du fait de ses compétences, soutien, animateur et financeur du PDU depuis son origine.

Depuis son désengagement financier en 2005, l'Etat ne joue plus de rôle dans les opérations du PDU. Le transfert de responsabilité inscrit dans la loi du 13 août 2004 confie le pilotage du PDU au STIF. Dans le cadre de la présente convention, le STIF veille à la cohérence de l'ensemble des actions du PDU et est le référent de l'ensemble des partenaires impliqués dans le PDU.

Gestionnaire principal des voiries concernées par l'axe 91-01, le Département est le pilote du comité d'axe. A ce titre, il a piloté les études préliminaires ayant permis la validation du contrat d'axe. Il porte le projet et veille à sa cohérence d'ensemble avec tous les partenaires. Il assure l'essentiel de la maîtrise d'ouvrage du projet. Il organise le suivi d'ensemble de la réalisation du contrat d'axe et réunit le comité de suivi, tel que défini à l'article 11.

## **Article 3 : MAITRISE D'OUVRAGE**

Pour l'exécution du contrat d'axe, le Département est maître d'ouvrage, sur sa propriété respective, selon la répartition en actions définie dans le contrat d'axe rappelée ci-dessous. Conformément à la définition donnée par la loi MOP, le maître d'ouvrage est celui pour lequel sont construits les ouvrages du contrat d'axe à réaliser.

Communes	Voiries	N°	Aménagements	Maîtrise d'ouvrage	PHASE
Brunoy / Epinay-sous-Sénart	RD 54	1.a	<b>Sécurisation des traversées piétonnes</b> au carrefour RD54 / Rue de la République par la mise en place d'un plateau surélevé	CG91	PHASE 3
	RD94	1.b	Réaménagement du <b>carrefour Wittlich</b> : réduction à 2x1 voies et réaffectation de la surface aux transports collectifs (sas bus vers Brunoy et site propre vers Epinay)	CG91	
		1.c	Mise en place d'une <b>détection bus au carrefour Wittlich</b> (yc pose de feux bus)	CG91	
		1.d	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> sur le boulevard Charles de Gaulle, traitement de la traversée vers le lycée Talma et marquage au sol des sas vélos	CG91	
		1.e	<b>Reprise du terre-plein central</b> (en terre végétale) sur le boulevard Charles de Gaulle	CG91	
		1.f	<b>Plantations et compléments d'alignements</b> sur le boulevard Charles de Gaulle	CG91	
		1.g	Réaménagement du <b>carrefour du Commissariat</b> avec sas bus, réduction à 2x1 voies et organisation du stationnement en contre-allée	CG91	
		1.h	Mise en place d'une <b>détection bus au carrefour du Commissariat</b> (yc pose de feux bus)	CG91	
	1.i	Réaménagement du <b>carrefour du Centre de Secours</b> : réduction à 2x1 voies avec réaxement de la chaussée sous le viaduc et réaffectation de la surface aux circulations douces (trottoirs et pistes cyclables) et au terre-plein central. Mise en place d'un plate	CG91	PHASE 2	
	1.j	Réaménagement de la <b>traversée du Chemin du Lavoir</b> : mise en place d'un plateau surélevé, d'une signalisation verticale et d'un éclairage spécifiques.	CG91		
	1.k	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> sur l'avenue du 8 mai 1945 et marquage au sol des sas vélos	CG91		
	1.l	<b>Reprise du terre-plein central</b> (en terre végétale) sur l'avenue du 8 mai 1945	CG91		
	1.m	<b>Plantations et compléments d'alignements</b> sur l'avenue du 8 mai 1945	CG91		
	1.n	<b>Limitation de la vitesse à 50 km/h</b> sur la section Viaduc - la Plaine (au lieu de 70 km/h)	CG91		
Epinay-sous-Sénart		2.a	<b>Secteur de la Plaine</b> : mise en place d'une voie bus direction Brunoy, dans le cadre du projet d'aménagement urbain, depuis la limite de Boussy jusqu'au carrefour RD94 / Avenue Hugo et d'une détection au carrefour à feux	CG91	
		2.b	<b>Secteur de la Plaine</b> : mise en place d'un parc à vélos couvert de 16 places	CG91	
Boussy-Saint-Antoine / Quincy-sous-Sénart	RD94	3.a	<b>RD94 entre la Plaine et le Centre commercial</b> : réduction à 2x1 voies et réaffectation de la surface aux transports collectifs (site propre vers Epinay entre l'Yerres et la Plaine et site propre vers Boussy entre l'Yerres et le Centre commercial)	CG91	PHASE 1
		3.b	Mise en place d'une <b>détection bus aux 2 carrefours à feux</b> RD94 / rue du Chasse Lièvre et traversée piétonne (yc pose de feux bus)	CG91	
		3.c	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> entre la Plaine	CG91	

			et le Centre commercial		
	RD33	3.d	<b>Avenue Jean Moulin (RD33)</b> : réduction à 2x1 voies, recalibrage de la chaussée nord et réaffectation de la surface aux transports collectifs (voie bus de part et d'autre, avec séparateur physique)	CG91	PHASE 2
	RD330	3.e	<b>Route de Boussy-Saint-Antoine (section à 2x1 voies avec TPC)</b> : réduction de la largeur des voies et restitution de l'espace aux cyclistes (pistes cyclables)	CG91	
		3.f	<b>Remise en état des pistes cyclables</b>	CG91	
		3.g	<b>Plantations et compléments d'alignements</b> sur la Route de Boussy-Saint-Antoine (section avec TPC)	CG91	
Quincy-sous-Sénart	RD330	4.a	<b>Route de Boussy-Saint-Antoine et Rue de Boissy-Saint-Léger</b> (section urbaine dense à 2 voies) : recalibrage de la chaussée à 6,5 m et restitution de l'espace aux piétons et aux cycles unilatéralement	CG91	PHASE 2
		4.b	<b>Route de Boussy-Saint-Antoine et Rue de Boissy-Saint-Léger</b> (section urbaine dense à 2 voies) : reprise des fils d'eau et création d'un trottoir mixte bilatéral	CG91	
		4.c	Sécurisation et marquage au sol des <b>circulations cyclables</b> (traversées)	CG91	
Quincy-sous-Sénart / Tigery	RD33	5.a	<b>Remise en état des pistes cyclables</b> bidirectionnelles et unilatérales le long de la RD33	CG91	PHASE 2
		5.b	<b>Carrefour aux Cerises</b> : réaménagement de la voie de TAG réservée aux TC, sécurisation des traversées et mise en place d'une commande à bouton poussoir sur le carrefour à feux	CG91	
		5.c	<b>Carrefour aux Cerises</b> : aménagement des accotements et continuité des circulations douces avec le carrefour à feux	CG91	
		5.d	<b>Replantation forestière</b> aux abords du carrefour aux Cerises	CG91	
	voirie communale	5.e	<b>Aménagement d'un trottoir mixte</b> côté ouest de la route du Petit Sénart, jusqu'à l'entrée du village de Tigery	Tigery	PHASE 4
Tigery	voiries communales	6.a	<b>Village de Tigery</b> : arasement des bordures de trottoirs	Tigery	PHASE 2
	RD33	7.a	<b>Plantation d'un alignement complémentaire</b> côté ouest de la RD33	CG91	
			7.b	Reprise et sécurisation de la <b>piste cyclable</b> en traversée de l'échangeur RD33 / RN104	CG91
Etiolles	RN448	9.a	<b>Sécurisation de la traversée piétonne</b> du centre équestre et condamnation du trottoir côté nord (par plantation d'arbustes)	CG91	PHASE 1
		9.b	Mise en place d'une <b>détection bus</b> aux deux carrefours RN448 / Bd. de Gaulle et RN448 / RD331 / Parking IUFM	CG91	
		9.c	<b>Traitement du carrefour de l'IUFM</b> avec sécurisation des traversées piétons/cycles au carrefour, renforcement de l'éclairage et remise en état des points d'arrêts Ecole Normale	CG91	
		9.d	Mise en place d'un <b>parc à vélos</b> couvert de 24 places (IUFM et Ecole Hotelière)	CG91	
		9.e	<b>Elargissement du cheminement à 4,5 m</b> (3m de piste cyclable bidirectionnelle et 1,5m de cheminement piéton) entre l'IUFM et le rond-point RN448/RD93, y compris renforcement et soutènement ponctuel côté Seine	CG91	
Evry	RD93	10.a	Mise en place d'une <b>circulation mixte continue</b> côté sud, entre la Seine et Fragonard	CG91	

		<b>10.b</b>	Mise en place d'une <b>circulation cyclable continue</b> depuis la RD93 jusqu'au parc à vélos de la gare d'Evry Val de Seine	CA Evry	PHASE 3	
		<b>10.c</b>	Mise en place d'un <b>éclairage spécifique sur les escaliers d'accès</b> aux quais de la gare Evry Val de Seine	CA Evry		
		<b>10.d</b>	<b>Avenues Patton et Juin</b> entre Fragonard et Louis Néel : mise à 2x2 voies sur l'ensemble, réduction à 2x1 voies VP et réaffectation de la surface aux transports collectifs (site propre dans chaque sens)	CG91	PHASE 1	
		<b>10.e</b>	Mise en place d'une <b>circulation cyclable continue</b> en piste bidirectionnelle côté sud sur les avenues Patton et Juin	CG91		
		<b>10.f</b>	Mise en place d'une <b>détection bus</b> aux carrefours Patton / Fragonard et Patton / Mousseau / Juin (yc pose de feux bus)	CG91		
	voirie communale		<b>10.g</b>	<b>Boulevard Leclerc</b> : élargissement à 2x2 voies avec TPC et affectation d'une voie dans chaque sens aux transports collectifs	Evry	PHASE 4
			<b>10.h</b>	Mise en place d'une <b>circulation cyclable continue</b> en piste bidirectionnelle <b>et d'un trottoir</b> côté est sur le boulevard Leclerc	Evry	
			<b>10.i</b>	<b>Reprise de l'éclairage</b> avec mâts doubles têtes sur le TPC du boulevard Leclerc	CA Evry	
			<b>10.j</b>	<b>Plantation d'un alignement complémentaire</b> sur le TPC du boulevard Leclerc	Evry	
			<b>10.k</b>	Mise en place d'une <b>détection bus</b> au carrefour Leclerc / Nowy Targ / TU (yc pose de feux bus)	CA Evry	
	RD91	<b>10.l</b>	<b>Boulevard de France</b> : recalibrage de la chaussée à 2x6 m et réaffectation de la surface aux trottoirs et aux pistes cyclables	CG91	PHASE 4	
voirie communale	<b>10.m</b>	Boulevard des Coquibus et rue Sabatier : réalisation de la <b>continuité cyclable jusqu'à la gare</b> entre la rue des Mazières et la terrasse de la gare	CA Evry	PHASE 4		

## Article 4 : ENGAGEMENT SUR LES DELAIS DE REALISATION

Sur la base du contrat d'axe 91-01 approuvé le 27 novembre 2003 qui prévoit un programme d'actions validé par l'ensemble des partenaires du comité d'axe, dont l'objet est la réalisation d'aménagements de voirie, et en dérogation du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 10 décembre 2008, la présente convention planifie la réalisation de ces aménagements en quatre phases.

La totalité de ces phases ne peut excéder quatre ans, d'où le phasage ci-après :

### - Phase 1 livraison envisagée avant le 31 Juillet 2011 :

- Maîtrise d'Ouvrage du Département de l'Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune de Boussy-Saint-Antoine correspondant aux sections **3a, 3b, 3c** situées sur la RD 94;

Les aménagements prévus sur les Commune d'Etiolles et d'Evry correspondant aux sections **9a, 9b, 9c, 9d, 9e, 10a, 10d, 10e, 10f** situées sur la RD 448 et la RD 93;

- **Phase 2 livraison envisagée avant le 31 Juillet 2012 :**

- Maîtrise d’Ouvrage du Département de l’Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune d’Epinay-Sous-Sénart correspondant aux sections **1i, 1j, 1k, 1l, 1m, 1n, 2a, 2b** situées sur la RD 94;

Les aménagements prévus sur les Communes de Boussy-Saint-Antoine et de Quincy-Sous-Sénart correspondant aux sections **3d, 3e, 3f, 3g, 4a, 4b, 4c, 5a** situées sur la RD 33 et la RD 330 ;

- **Phase 3 livraison envisagée avant le 31 Juillet 2013:**

- Maîtrise d’Ouvrage du Département de l’Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune de Brunoy correspondant aux sections **1a, 1b, 1c, 1d, 1e, 1f, 1g, 1h** situées sur la RD 54 et la RD 94

- **Phase 4 livraison envisagée avant le 31 Décembre 2013 :**

- Maîtrise d’Ouvrage du Département de l’Essonne

Les aménagements prévus sur la Commune d’Evry correspondant aux sections **10I** situé sur la RD 91 ;

Il est par ailleurs précisé que les travaux situés sur la rue de la Libération à Quincy-Sous-Sénart ont déjà été réalisés sous maîtrise d’ouvrage de la commune de Quincy-Sous-Sénart ou sous maîtrise d’ouvrage de la communauté d’agglomération du Val d’Yerres. Seules les sections ici recensées sont régies par la présente convention.

## **ARTICLE 5 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L’OPERATION**

Dans sa séance du 2 février 2009, l’Assemblée départementale a approuvé l’avant-projet du contrat d’axe de la ligne 91-01 et de son financement pour un montant total de 9 060 438 € (Coût Avant Projet valeur juillet 2009).

Conformément aux règles de financements des opérations du Plan de Déplacements Urbains et conformément au tableau de financement de la présente opération, la subvention maximale et non révisable à la hausse d’un montant de **2 172 000 €** hors taxes est allouée par le STIF du Département qui fera son affaire de l’exploitation et de l’entretien de l’ouvrage.

Une autorisation de programme de **2 172 000 €** hors taxes est ouverte.

Il est expressément convenu que la subvention est allouée en franchise de TVA et que, dans l’hypothèse où l’administration fiscale exigerait que lui soit appliqué le régime de TVA, le Bénéficiaire fera son affaire personnelle du reversement de la TVA à l’administration fiscale, sans pouvoir prétendre à ce titre, à une demande de financement supplémentaire auprès du STIF.

Le Bénéficiaire a programmé dans sa demande de subvention au STIF ses appels de fonds selon le calendrier suivant :

- appel de fonds pour le versement du premier acompte de 15% au démarrage des travaux de la phase 1 dans le courant de l’année 2009, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l’article 4,

- des appels de fonds pour le versement d'autres acomptes pourront se faire au prorata de l'avancement des travaux et conformément avec les principes d'appels de fonds intermédiaires mentionnés dans l'article 8
- appel de fonds pour le versement du solde à l'achèvement des travaux, conformément aux délais de validité de la subvention mentionnés à l'article 7.

## **ARTICLE 6 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire doit informer le STIF du commencement d'exécution de l'opération.

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la directrice du STIF, si le Bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue impossible est désengagée et annulée.

## **ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES TRAVAUX**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006 et modifié le 10 décembre 2008, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération désignée à l'article 1<sup>er</sup>.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, co-financeur de l'opération, ainsi que son logotype, doivent figurer :

- sur le panneau de signalisation du chantier,
- sur tous les supports informatifs destinés au public à l'occasion de la réalisation de cette opération.

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Nonobstant les dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du Bénéficiaire, dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;
- le versement des acomptes suivants sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués, dans la limite de 60 % du montant total de la subvention ;
- le règlement du solde sera subordonné à :
  - la production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
  - la communication de la date de mise en service de l'ouvrage

- la production de l'état récapitulatif des dépenses HT, mandatées et payées visé par le comptable public,
- un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet initial ;

Les versements sont effectués au profit du Bénéficiaire, par virement auprès de :

- titulaire du compte : Paierie Départementale
- Nom banque : Banque de France Evry
- code établissement : 30001
- code guichet : 00312
- numéro de compte : C9110000000
- clé RIB : 19

Si le coût définitif du projet pris en considération est inférieur à l'estimation sur la base de laquelle la subvention a été attribuée, le montant de la subvention accordée par le STIF est ajusté à proportion et selon le cas :

- le Bénéficiaire devra reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au Bénéficiaire sera réduit en conséquence.

## **ARTICLE 9 – INVARIABILITÉ DU PROJET**

Aucune modification non autorisée expressément par le STIF ne pourra être apportée au projet décrit dans le dossier de demande de subvention visé en préambule, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

S'il est constaté à l'issue des travaux, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que la réalisation n'est pas conforme au projet décrit dans le dossier de demande de subvention, le Bénéficiaire sera mis en demeure de procéder aux adaptations nécessaires. Le versement du solde sera suspendu.

Si au terme du délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 13 seront alors mises en œuvre.

Dans le cas contraire, le solde de la subvention sera normalement versé, sous réserve que toutes les pièces nécessaires au paiement aient été également fournies.

## **Article 10 : ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES**

### **10-1 Engagement du STIF**

Les financements sont répartis en trois catégories, selon le tableau de financement validé par les financeurs principaux, Région et Stif, avec le contrat d'axe :

- les aménagements conformes aux prescriptions du PDU : ces aménagements sont financés à 100% au titre du PDU, et ce jusqu'au plafond de 610 000 € HT par kilomètre ;
- les aménagements d'accompagnement sont financés à 50% au titre du PDU ;
- les aménagements complémentaires ou qualitatifs, sans lien direct avec les objectifs du PDU, sont à la charge des maîtres d'ouvrage concernés.

Le STIF s'engage à présenter à ses instances délibérantes les demandes de subvention déposées en bonne et due forme par les maîtres d'ouvrages, conformes au contrat d'axe. Chaque demande de subvention auprès du STIF fera l'objet d'une convention spécifique de subvention.

### **10-2 Engagement du maître d'ouvrage**

La validation du contrat d'axe autorise le maître d'ouvrage concerné à engager les études d'exécution des aménagements. Ces études d'exécution sont indispensables à la constitution de l'avant-projet, nécessaire au dépôt de demande de subvention.

Il est rappelé que les subventions accordées sont régies par les règlements budgétaires et financiers du STIF et de la Région et, qu'en conséquence, elles ont une validité initiale de deux ans, avant engagement des travaux. Passé ce délai, le maître d'ouvrage concerné doit obtenir auprès des financeurs des prorogations, elles-mêmes régies par les règlements budgétaires et financiers. Les maîtres d'ouvrage s'engagent donc à porter une attention toute particulière aux délais de validité desdites subventions.

## **Article 11 : MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI**

### **11-1 Modalités de tenue des comités de suivi**

Après validation du contrat d'axe, un comité de suivi de réalisation est mis en place sous la présidence de la mairie de Paris, pilote du projet. Il comprend :

- le Département, représentée par le Président ou ses représentants ;
- la Directrice Générale du STIF ou ses représentants.
- le Président du Conseil Régional d'Ile de France ou ses représentants ;
- le Directeur d'Albatrans ou ses représentants ;

Le secrétariat permanent du comité de suivi est assuré par la mairie de Paris, pilote du projet.

Le comité de suivi est le cadre privilégié permettant au maître d'ouvrage d'assurer la coordination de l'exécution du projet entre financeurs et maître d'ouvrage et le respect du calendrier. Elle se réunit au moins une fois par an avec un préavis d'un mois sauf cas d'urgence.

Il a pour rôle :

1. de favoriser la coordination des études détaillées d'exécution du projet,
2. d'optimiser le phasage des travaux des différentes sections pour veiller au bon avancement du projet et au bon déroulement des différentes phases de travaux vis à vis des voyageurs  
A cet effet, le pilote présentera un planning réactualisé de l'avancement des opérations
3. de présenter l'état des autorisations de programme engagées et à venir au titre des parties de la présente convention ainsi que les prévisions d'appel de fonds, réévalués chaque année.

Un référentiel de contacts de chefs de projets et de personnes ressources de l'ensemble des acteurs en charge de l'exécution et du suivi du projet sera mis en place par le pilote dès validation du contrat d'axe et partagé. Il sera régulièrement actualisé par le pilote.

### **11-2 Mise en service des opérations**

Un mois avant l'achèvement des travaux, le maître d'ouvrage concerné informe le pilote de l'axe et les financeurs de la date de mise en service des aménagements réalisés.

Les dates d'inauguration des actions terminées seront concertées et validées avec la Région et le STIF et, avec le Département.

## **Article 12 : COMMUNICATION**

La communication en phase de préparation des travaux et lors de la réalisation des travaux fera l'objet d'une attention particulière des maîtres d'ouvrage concernés.

Elle se fondera notamment sur le kit de communication PDU défini par la Région et le STIF. Tout support de communication fera une référence explicite au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et mentionnera les financeurs. Au minimum un mois avant diffusion et utilisation, le maître d'ouvrage fera valider par les financeurs et le pilote de l'axe tous les supports de concertation et de communication.

## **Article 13 : DATE D'EFFET ET VALIDITE DE LA CONVENTION**

### **13-1 validité**

La convention prend effet à compter de sa notification, par lettre recommandée avec accusé de réception, par la dernière partie signataire, à l'ensemble des parties. Sa durée est au maximum de quatre ans, non reconductible.

Au moins trois mois avant le terme des quatre ans, les parties s'engagent à se revoir, sous forme de comité de suivi, pour convenir d'un nouveau cadre d'exécution.

En cas de modification du programme, un avenant à la présente convention devra être signé par l'ensemble des parties.

### **13-2 résiliation conventionnelle**

Dans l'hypothèse visée à l'article 9, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention devront être reversées au STIF. Le STIF émet alors un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

D'un commun accord, les parties peuvent résilier la présente convention par avenant.

## Article 14 : LES PIECES ANNEXES

Sont annexés à cette convention :

- Le contrat d'axe approuvé par un envoi en date du 13 Avril 2004 du Compte rendu de la réunion du comité de pilotage en date du 27 novembre 2003. à l'ensemble des partenaires du comité d'axe
- le tableau de financement lié au contrat d'axe

Etablie en 2 exemplaires originaux.

## SIGNATAIRES

Date d'effet de la convention à compter de la notification : le ...../...../20.....

<p>Le Président du Syndicat des Transports d'Ile de France Date et signature</p> <p>Jean-Paul HUCHON</p>	<p>Pour le Conseil général d'Essonne Le Président Date et signature</p> <p>Michel BERSON</p>
--	--