

**TRAMWAY T5 SAINT-DENIS / GARGES – SARCELLES  
A3g – TCSP RN1 – RN16  
CONVENTION DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE  
TRANCHE FONCTIONNELLE TF B2**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°75-470 du 4 juin 1975 portant approbation du cahier des charges de la régie des transports parisiens, en application de l'article 13 du décret n°59-1091 du 23 septembre 1959 modifié portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;
- VU** le contrat de Plan Etat- Région 2000-2006, signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets État- Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** les délibérations n°2006/1101 et n°2007/443 du conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France, séances des 22 novembre 2006 et 11 juillet 2007 ;
- VU** le rapport n° 2009/0570 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

**Considérant** que les conventions relatives aux premières tranches fonctionnelles TFA et TFB1 de cette opération ont été notifiées le 6 juillet 2007 et le 16 avril 2009 ;

Après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**ARTICLE 1 :** la convention de financement complémentaire, qui correspond à la tranche fonctionnelle TFB2, d'un montant de 48,149 M€ aux conditions économiques de janvier 2006 avec :

- l'État,
- la Région Ile-de-France,
- les départements de Seine Saint-Denis et du Val d'Oise,
- les Directions Départementales de l'Équipement de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise
- la RATP

et le STIF, annexée à la présente délibération, est approuvée.

**ARTICLE 2 :** la directrice générale du syndicat des transports d'Ile-de-France est habilitée à signer ladite convention.

**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

## **CONVENTION**

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

**A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis / Sarcelles**

**CREATION D'UN SITE PROPRE POUR UN TRAMWAY GUIDE SUR PNEUS**

**ENTRE LA PLACE DU 8 MAI 1945 à SAINT-DENIS ET LE PÔLE GARE DE GARGES-SARCELLES**

#### **TRANCHE FONCTIONNELLE B2**

Version	Date	origine	commentaire
V0	13/08/08	MK/SG	création
V1	2/03/09	STIF/SGr	Eléments sup de programme
V2	28/04/09	STIF/SGr	Suite obs (/fond gris et bleu)
V3	14/05/09	STIF/SGr	Suite comité 29 /04/09 etc
V4	15/05/09	STIF/SGr	Modif préambule
V5	18/05/09	STIF/SGr	Modif
V5RATP	22/05/09		
V6 CG93	27/05/09		
V7RATP	4/06/09		Obs réunion du 29/05+matrice scenario 2
V8	11/06/09	RATP	Obs DREIF et RIF du 8/06/09
V9	25/06/09	STIF	Projet soumis au conseil STIF

<b>Préambule</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</b> .....	<b>8</b>
<b>ARTICLE 2. Désignation, RESPONSABILITES et coordination des maîtres d'ouvrage</b> .....	<b>8</b>
2.1 LES MAITRES D'OUVRAGE .....	8
2.1.1. Désignation des maîtres d'ouvrage.....	8
2.1.2. Périmètres de maîtrise d'ouvrage .....	9
2.2 LE MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR.....	10
2.3 ENGAGEMENTS PARTICULIERS RELATIFS AUX OPERATIONS CONNEXES .....	10
<b>ARTICLE 3. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION</b> .....	<b>11</b>
<b>ARTICLE 4. ESTIMATION DES DEPENSES De l'opération - COUts D'OBJECTIF POUR chaque maître d'ouvrage</b> .....	<b>11</b>
4.1 ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION .....	11
4.2 BASE DE COMPARAISON DES COUTS .....	11
4.3 COUT D'OBJECTIF DE LA- DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE SEINE-SAINTE-DENIS.....	11
4.4 COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DE SEINE-SAINTE-DENIS .....	12
4.5 COUT D'OBJECTIF DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AGRICULTURE DU VAL D'OISE 12	
4.6 COUT D'OBJECTIF DU DEPARTEMENT DU VAL D'OISE .....	12
4.7 COUT D'OBJECTIF DE LA RATP.....	13
<b>ARTICLE 5. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES</b> .....	<b>13</b>
5.1 TRANCHE FONCTIONNELLE B2.....	13
5.1.1 PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DE SEINE-SAINTE-DENIS (CE 01/06) .....	14
5.1.2 PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DU DEPARTEMENT DU VAL D'OISE (CE 01/06).....	14
5.1.3 PART DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA RATP (CE 01/06).....	14
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2</b> .....	<b>14</b>
6.1 ENGAGEMENT DES FINANCEURS .....	14
6.2 PLAN DE FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2 .....	15
6.3 AJUSTEMENTS DANS LA MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS .....	15
6.4 ENGAGEMENT DU STIF.....	15
<b>ARTICLE 7. ECHEANCIERS FINANCIERS De l'opération</b> .....	<b>16</b>
7.1 ÉCHEANCIER DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME OU D'ENGAGEMENT.....	16
7.2 ECHEANCIER DES DEPENSES DES MAITRES D'OUVRAGE .....	16
7.3 AJUSTEMENT DES ECHEANCIERS .....	16
<b>ARTICLE 8. MODALITES D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CREDITS DE PAIEMENT</b> .....	<b>16</b>
8.1 AUTORISATIONS DE PROGRAMME OU D'ENGAGEMENT .....	16
8.2 CREDITS DE PAIEMENT .....	16
8.3 INFORMATION DU STIF.....	16
8.4 MANDATEMENT ET REGLEMENT .....	17
8.5 BENEFICIAIRES.....	17
<b>ARTICLE 9. COMITE DE SUIVI De l'opération</b> .....	<b>17</b>
<b>ARTICLE 10. MESURES DESTINEES A FACILITER LE SUIVI</b> .....	<b>18</b>
10.1 COMPTABILITE DE L'OPERATION.....	18
10.2 INFORMATION .....	18
10.3 SUIVI DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	19
10.4 INTERVENTION D'EXPERTS.....	19
<b>ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET</b> .....	<b>19</b>
<b>ARTICLE 12. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS</b> .....	<b>21</b>

12.1	CONTROLE DU RESPECT DES COUTS D'OBJECTIF DE CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE .....	21
12.2	MODALITES DE MODIFICATION DU COUT D'OBJECTIF .....	21
12.2.1	<i>Dépassement du coût d'objectif</i> .....	21
12.2.2	<i>Diminution du coût d'objectif</i> .....	22
12.3	MODALITES DE MODIFICATION DES DELAIS.....	22
12.4	CLAUSE D'INTERESSEMENT SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF .....	22
<b>ARTICLE 13.</b>	<b>ACHEVEMENT DES TRAVAUX .....</b>	<b>23</b>
<b>ARTICLE 14.</b>	<b>Bilan .....</b>	<b>23</b>
14.1	BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER .....	23
14.2	EVALUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE .....	23
<b>ARTICLE 15.</b>	<b>PUBLICITE - COMMUNICATION .....</b>	<b>24</b>
<b>ARTICLE 16.</b>	<b>MODIFICATION DE LA CONVENTION .....</b>	<b>24</b>
<b>ARTICLE 17.</b>	<b>RESILIATION DE LA CONVENTION .....</b>	<b>24</b>
<b>ARTICLE 18.</b>	<b>DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....</b>	<b>24</b>

## ENTRE LES FINANCEURS, LES MAITRES D'OUVRAGE ET LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE

En premier lieu,

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

**La Région d'Ile-de-France** (RIF), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° ----- du .....

**Le Département du Val d'Oise** (dép. 95), représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du -----,

**La Régie Autonome des Transports Parisiens** (RATP), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les financeurs.

En deuxième lieu,

**La Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis** (DDE93), représentée par le Directeur Départemental de l'Équipement,

**La Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise** (DDEA 95), représentée par le Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture,

**Le Département de Seine-Saint-Denis** (dép. 93), représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du -----,

**Le Département du Val d'Oise** (dép. 95), représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération du Conseil Général en date du ----- ,

**La Régie Autonome des Transports Parisiens** (RATP), Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après désignés par les maîtres d'ouvrage.

En troisième lieu,

**Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est au 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération du Conseil n°2009-00---- du 8 juillet 2009,

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

VU le Contrat de Plan Etat - Région d'Ile-de-France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

VU le contrat de projets Etat-Région Ile de France 2007-2013 signé le 23 mars 2007,

VU la convention entre maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage de l'opération signée en juillet 2005 par le Directeur Départemental de l'Équipement de Seine-Saint-Denis, le Président du Conseil Général du Val d'Oise et la Présidente Directrice Générale de la RATP, ainsi que l'engagement du département de Seine-Saint-Denis par avenant de transfert tripartite notifié le 7 novembre 2008 à en respecter les termes en lieu et place de l'Etat-DDE 93.

VU l'avant-projet de l'opération «Création d'un site propre pour un tramway guidé sur pneus entre la place du 8 Mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare de Garges-Sarcelles » approuvé par le Conseil du STIF dans sa délibération n°2006/1101 du 22 novembre 2006.

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val d'Oise, le Département de Seine-Saint-Denis; la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis et

la RATP, relative à la première tranche fonctionnelle TFA de l'opération « A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis/Sarcelles », notifiée le 6 juillet 2007,

VU la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, le Département du Val d'Oise, le Département de Seine–Saint-Denis; les Directions Départementales de l'Equipement de Seine–Saint-Denis et du Val d'Oise et la RATP, relative à la deuxième tranche fonctionnelle TFB1 de l'opération « A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis/Sarcelles », notifiée le 16 avril 2009,

Il est précisé et convenu ce qui suit :

## PREAMBULE

La création d'un site protégé pour un tramway sur pneus entre la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare de Garges-Sarcelles concerne les départements de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise et, en partant du sud, les communes de Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Montmagny qu'il tangente, Sarcelles, et Garges-lès-Gonesse.

Cette ligne d'une longueur de 6,6 Km (4,2 km en Seine-Saint-Denis et 2,4 km dans le Val d'Oise) comporte 16 stations.

- au terminus de Saint-Denis elle est en correspondance :
  - avec la station Marché de Saint-Denis de la ligne T1 ;
  - avec la station Saint-Denis Basilique de la ligne de métro M13.
- au terminus de Garges-Sarcelles elle est en correspondance avec la gare routière bus et le RER D.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 4 février 2005. Il s'articule à trois projets connexes concernant la création de la RD28 prolongée, la régénération du pont rail dit de la Grande Ceinture et l'aménagement du pôle gare de Garges-Sarcelles.

L'avant-projet précise le coût d'objectif de l'opération. Le montant total de l'opération, validé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs et le STIF, est de 163,132 M€ (aux conditions économiques de janvier 2006).

Dans la convention de financement de la tranche fonctionnelle TFA

Ce coût global se répartissait par maître d'ouvrage, comme suit :

- DDE 93 :	1,880 M€ <sub>01/2006</sub>
- Département 93 :	40,086 M€ <sub>01/2006</sub>
- Département 95 :	32,236 M€ <sub>01/2006</sub>
- RATP :	88,930 M€ <sub>01/2006</sub>

Ce coût global se répartissait par financeur, comme suit :

- Etat :	27,960 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	17,14 %
- Région Ile-de-France :	106,879 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	65,52 %
- RATP sur prêt bonifié accordé par la Région :	11,980 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	7,34 %
- Département du Val d'Oise :	16,313 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	10,00 %

Ces répartitions ont évolué pour tenir compte dans la tranche fonctionnelle TFB1 :

- des règles de financement décidées à l'occasion de la signature, le 23 mars 2007, du contrat de projets Etat –Région Ile de France 2007-2013, les participations de la Région étant désormais versées intégralement sous forme de subvention. Sans remettre en cause le montant des prêts inscrits dans la première convention (2,158 M€ aux CE 01/2006), cette disposition s'applique pleinement dès la deuxième tranche fonctionnelle de l'opération ; elle entraîne aussi une modification de l'article 6.4 concernant l'engagement du STIF à travers sa convention pluriannuelle d'exploitation avec la RATP.
- concernant le projet de pôle gare de Garges Sarcelles, d'un ajustement, demandé par les maîtres d'ouvrage et validé par le STIF (courrier du 25 janvier 2007), dans les périmètres de maîtrise d'ouvrage du Département 95 et RATP pour un montant de 0,545 M€ (CE 01/2006) (Voir article 4 de la présente convention), soit (aux CE 01/2006) :  
Pour le Département du Val d'oise : 32,236 M€ – 0,545 M€ = 31,691 M€  
Pour la RATP : 88,930 M€ +0,545 M€ = 89,475 M€
- du décompte effectué des dépenses réelles de la DDE 95, qui s'élèvent à 2,230 M€ (CE 01/2006). Le montant de la maîtrise d'ouvrage du Département 95, qui intégrait ces dépenses dans la convention de financement de la première tranche fonctionnelle TF1, est désormais ajusté à 29,461 M€ (CE 01/2006)
- du décompte des dépenses réelles de la DDE 93 qui fait apparaître un montant de 1,728 M€ (CE 01/2006) au lieu de 1,880 M€

Compte-tenu de ce qui précède, la répartition du coût global de l'opération devient la suivante (M€ CE 01/2006) :

DDE 93 :	1,728 M€ <sub>01/2006</sub>
DDEA 95:	2,230 M€ <sub>01/2006</sub>
Département 93 :	40,238 M€ <sub>01/2006</sub>
Département 95 :	29,461 M€ <sub>01/2006</sub>
RATP :	89,475 M€ <sub>01/2006</sub>

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais par les contributions suivantes (aux CE de 01/2006):

- Etat :	27,960 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	17,14 %
- Région Ile-de-France :	116,701 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	71,54 %
- RATP sur prêt bonifié accordé par la Région :	2,158 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	1,32 %
- Département du Val d'Oise :	16,313 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	10,00 %

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

Cette tranche, qui s'élève à 48,149 M€<sub>01/2006</sub>) visera la bonne fin de la réalisation de l'infrastructure par la mise en place :

- des équipements industriels dans le site de maintenance et de remisage des tramways,
- des équipements en station (petits mobiliers et signalétique) ainsi qu'en voirie (éclairage, mobilier, signalisation),
- des équipements liés à l'exploitation (SAE, information voyageurs, sonorisation, vidéo-surveillance, etc.)
- la végétalisation des emprises
- le mobilier urbain

Ce montant est réparti entre les maîtres d'ouvrage de la façon suivante :

- Département 93 :	19,635 M€ <sub>01/2006</sub>
- Département 95 :	5,770 M€ <sub>01/2006</sub>
- RATP :	22,744 M€ <sub>01/2006</sub>

Le financement du projet au coût d'objectif indiqué ci-dessus s'obtient désormais par les contributions suivantes (aux CE de 01/2006) :

- Etat :	14,834 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	30,8 %
- Région Ile-de-France :	33,315 M€ <sub>01/2006</sub>	soit	69,2 %

La matrice de financement correspondante est présentée à l'article 6.2 de la présente convention.

La matrice de financement pour l'opération globale est présentée en annexe 3 à la présente convention.

Dans la convention de financement TFB1, suite au transfert de maîtrise d'ouvrage de l'Etat-DDE 93 vers le Département 93, ce dernier s'était réservé le droit de préciser le coût d'objectif de son périmètre ; il a fait connaître une première analyse courant 2008 ; par ailleurs, les deux autres maîtres d'ouvrage font également état d'évolutions possibles de coûts.

Ainsi, sont mis en avant sur les trois périmètres de maîtrise d'ouvrage :

- des ré-estimations d'éléments de programme figurant à l'avant-projet (ré-estimation à la hausse de dépenses prévues initialement ou dépenses complémentaires néanmoins indispensables pour réaliser l'élément de programme demandé)
- des éléments de programme complémentaires.

Après analyse (comité du 29 avril 2009), le STIF et les co-financeurs s'accordent sur la recevabilité, au titre de cette opération, des éléments précisés à l'article 4 et identifiés comme participant à la bonne réalisation du projet.

Pour autant, dans un souci d'efficacité et dans l'attente d'une visibilité meilleure sur les coûts finaux prévisionnels, les coûts d'objectifs affichés dans la présente convention n'ont pas été revus à la hausse. Bien entendu, en cas de risque avéré de dépassement du coût d'objectif, et après mise en œuvre des dispositions des articles 12.1 et 12.2, le cas échéant, un avenant devra être négocié suffisamment tôt pour permettre la poursuite normale des travaux.

L'article 9 de la convention de financement de la tranche fonctionnelle TFB1 prévoyait une réunion du comité de suivi préalablement à l'engagement de la TFB2 ; ce comité s'est réuni le 16 juin 2008 et le 29 avril 2009.

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

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « tramway sur pneus Saint-Denis / Garges-Sarcelles ».

La présente convention présente les conditions de financement de l'opération et fixe les engagements des financeurs sur la tranche fonctionnelle B2.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération globale le concernant sur son périmètre, tel que défini dans l'Avant-Projet visé ci-dessus, et arrête le plan de financement de la tranche fonctionnelle B2.

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

« A3g - Tramway sur pneus Saint-Denis / Garges-Sarcelles »

Le régime institué par la présente convention est également soumis, sauf dispositions contraires explicites, à celui institué par les deux conventions, précédemment visées.

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

### **2.1 Les Maîtres d'ouvrage**

#### **2.1.1. Désignation des maîtres d'ouvrage**

Par sa décision n°7907 prise dans sa séance du 13 février 2004, le conseil d'administration du STIF a ratifié la décision n°7754 du 11 juillet 2003 désignant les maîtres d'ouvrage de l'opération.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2007, le transfert des routes nationales sur le territoire de la Seine–Saint-Denis (RN214 et RN1) est effectif. Le Département de Seine–Saint-Denis apparaît donc désormais comme un acteur majeur de ce projet au titre de la maîtrise d'ouvrage des aménagements de voirie, en lieu et place de la Direction Départementale de l'Équipement de Seine–Saint-Denis, et du projet RD 28 prolongée à l'est - projet connexe - qui permet l'accès au site de maintenance et de remisage.

Ainsi, conformément à la délibération du Conseil du STIF n°2006/1101 du 22 novembre 2006, les périmètres de maîtrise d'ouvrage sont :

- pour le Département de la Seine–Saint-Denis : les aménagements de voirie – la rue Gabriel Péri, la place du Général Leclerc et l'avenue Roger Sémat à Saint-Denis, les avenues Elisée Reclus, Lénine, le Boulevard Jean Mermoz et la Place J. B. Clément dit carrefour du Barrage à Pierrefitte-sur-Seine (y.c. la partie sur le Val d'Oise à Sarcelles) ;
- pour le Département du Val d'Oise : les aménagements de voirie à Sarcelles - les avenues Division Leclerc (RD316), 8 mai 1945, le boulevard Branly et l'avenue Paul Valéry jusqu'au commencement de l'avenue du Général de Gaulle à l'est du pôle de Garges-Sarcelles ;
- pour la RATP, le système de transport et le site de maintenance et de remisage.

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 le Conseil du STIF.

En tant que maîtres d'ouvrage, le Département de Seine–Saint-Denis, le Département du Val d'Oise 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 3 et du coût d'objectif défini à l'article 4,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'article 7.

Les opérations communes, réalisées sous maîtrise d'ouvrage de un, deux ou des trois partenaires, engagent la responsabilité des trois maîtres d'ouvrage. Il s'agit notamment des études préalables, des frais d'élaboration de dossier, de reprographie, de communication.

### **2.1.2. Périmètres de maîtrise d'ouvrage**

**Concernant les aménagements de voirie**, dans la limite de leur périmètre géographique précité, la responsabilité des maîtres d'ouvrage s'exercera sur les éléments suivants :

- les acquisitions foncières (hors acquisitions spécifiques du système tramway),
- la coordination de l'adaptation (confortement ou déviation) des réseaux concessionnaires et autres occupants du domaine public concernés par le projet,
- les travaux préparatoires à l'ensemble des opérations sous mentionnées,
- l'assainissement des voiries,
- les voiries (chaussées, carrefours, traversées piétonnes...),
- les circulations douces (cheminements piétons, pistes cyclables...),
- les équipements d'exploitation de la voirie (signalisation lumineuse de trafic sur voirie),
- le mobilier urbain et l'éclairage public,
- les aménagements paysagers (espaces verts et plantations),
- la signalisation routière verticale et horizontale et le jalonnement directionnel,
- les arrêts et le stationnement des autobus,
- les éventuelles reprises des abords et interventions chez les particuliers.

**De plus**, le Département de Seine–Saint-Denis assure aussi la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- l'adaptation du pont route de franchissement des voies ferroviaires TGV Nord et RER D dit pont de Creil, hors équipements du système de transport (installés par la RATP),
- la participation à l'adaptation du pont rail de la grande ceinture en lien avec sa régénération, au travers d'une convention à établir avec RFF, maître d'ouvrage de cette opération.

**De plus**, le Département du Val d'Oise assure aussi la maîtrise d'ouvrage pour une participation à l'adaptation du pôle multimodal de Garges–Sarcelles accueillant le terminus de la ligne de tramway.

**Concernant le système de transport**, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- les acquisitions foncières qui lui sont propres,
- la plate-forme tramway et ses installations fixes de guidage (rail et ses équipements),
- l'assainissement en ligne des installations fixes de guidage,
- les stations tramway et ses équipements et mobiliers,
- les superstructures du système de transport : locaux en ligne, auxiliaires en ligne,
- l'alimentation et la distribution d'énergie traction et auxiliaire (y compris les postes de redressement électriques et la Ligne Aérienne de Contact),
- les systèmes de commande et de communication du tramway (transmissions, systèmes d'exploitation, signalisation), y compris la multitubulaire,
- l'équipement spécifique au système de transport sur le tronçon circulé de la RD28 prolongée à l'est,
- le site de remisage et de maintenance, y compris les travaux de libération de l'emprise,
- la mise à disposition au niveau des contrôleurs de carrefour des signaux de détection des tramways,
- une participation à l'adaptation du pôle multimodal de Garges–Sarcelles accueillant le terminus de la ligne de tramway.

**Par ailleurs**, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage pour l'achat du matériel roulant.

## 2.2 Le Maître d'ouvrage coordinateur

Par sa délibération n°2006/1101 du 22 novembre 2006, le Conseil du STIF a désigné la RATP en qualité de coordinateur des maîtres d'ouvrage de l'ensemble du projet.

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

La convention entre maîtres d'ouvrage relative aux modalités de pilotage de l'opération, visée ci-dessus, précise notamment le rôle du maître d'ouvrage coordinateur.

## 2.3 Engagements particuliers relatifs aux opérations connexes

Ce projet s'articule à trois projets connexes :

- à Pierrefitte-sur-Seine, la réalisation du projet départemental RD 28 prolongée à l'est, dont la section de site protégé pour bus comprise entre l'avenue Lénine (RN1) et la rue Dolet, servira pour les rames de tramway de voie d'accès jusqu'au site d'atelier – garage

Le Département de Seine–Saint-Denis s'engage à conduire l'ensemble des démarches nécessaires à la réalisation de la section de la RD 28 comprise entre l'avenue Lénine (RN1) et la rue Dolet dans des délais compatibles avec ceux mentionnés à l'article 3.

- à Pierrefitte-sur-Seine, la régénération de l'actuel pont cintré de la Grande Ceinture Ferroviaire qui, sous maîtrise d'ouvrage RFF, permettra une continuité du site protégé sur ce secteur grâce :
  - à l'anticipation en 2008 des travaux initialement prévus en 2010,
  - à un élargissement de l'ouverture de cet ouvrage (passage de 27 à 32,3 m).

Le Département de Seine–Saint-Denis a conduit l'ensemble des démarches (notamment la passation d'une convention avec RFF et la mise en place des financements) nécessaires à l'opération de régénération du pont-rail de la Grande Ceinture Ferroviaire. Le nouveau pont rail a été mis en service le 15/09/2008.

- à la limite communale entre Sarcelles et Garges-lès-Gonesse, le pôle multimodal RER D permettra de dégager l'emprise nécessaire au tramway grâce :
  - à la restructuration et la réhabilitation de la gare routière,
  - au transfert de la RD125 sur un nouvel ouvrage créé au nord de l'actuelle voirie.

Le projet de pôle traite des espaces autour du terminus du tramway. Son périmètre commence côté ouest au droit de la future liaison RD125–Bd Allende pour se terminer sur Garges-lès-Gonesse.

Ce projet de pôle, sous maîtrise d'ouvrage partagée entre le Département du Val d'Oise et la RATP, s'articule quant à lui au projet de réhabilitation du Quartier, projet porté par la Communauté d'Agglomération Val de France.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la RATP s'engagent à conduire l'ensemble des démarches sur le pôle de Garges-Sarcelles (études, demandes de financement ad-hoc, réalisation...) dans des délais compatibles avec ceux mentionnés à l'article 3 et à être attentifs au déroulement du projet de réhabilitation du Quartier de la gare, projet porté par la Communauté d'Agglomération Val de France.

Les partenaires de ce projet de pôle (financeurs et maîtres d'ouvrage) s'engagent à tout mettre en œuvre pour respecter les conditions de financement et de réalisation prévues au contrat de pôle.

Ainsi le projet de tramway assure une contribution financière pour :

- la régénération du pont de la Grande Ceinture, avec une prise en charge à 50% de l'anticipation des travaux et de l'élargissement chiffrés à un total de 1,2 M€ (les 50% restant étant pris hors la présente convention par le Département de Seine-Saint-Denis).
- le pôle multimodal de Garges-Sarcelles afin de compléter les autres financements mobilisables sur ce site (PDU, FEDER, Gare Routière, Informations, sécurisation...).

Les montants de participation sont précisés aux articles 4.4 à 4.7 de la présente convention.

### **ARTICLE 3. DELAI ET CALENDRIER DE REALISATION**

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 36 mois selon le planning annexé, à compter de la notification par le STIF de la présente convention, sous réserve de la mise en place, dans les temps prévus, des financements correspondants à l'ensemble des tranches de l'opération décrites à l'article 5 et de la réalisation des projets connexes, conformément à leurs calendriers prévisionnels.

Les dispositions de l'article 6.3 s'appliqueront aussi aux charges induites par une livraison du matériel roulant qui ne pourrait pas être utilisé comme prévu du fait d'un retard dans la bonne fin de réalisation de l'infrastructure.

Le planning général de l'opération, joint en annexe 2, indique les événements clés pour chaque lot de travaux apparaissant – au jour de la présente convention – déterminants pour assurer le respect du délai global. Ce planning prévisionnel n'a pas de valeur contractuelle.

### **ARTICLE 4. ESTIMATION DES DEPENSES DE L'OPERATION - COUTS D'OBJECTIF POUR CHAQUE MAITRE D'OUVRAGE**

#### **4.1 Estimation des dépenses de l'opération**

Les dépenses afférentes à l'opération sont évaluées aux conditions économiques de l'avant-projet à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2006. Elles incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre, de coordination de la maîtrise d'ouvrage et de communication.

Elles s'élèvent à **163,132 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, les aléas normaux et les taxes sur la valeur ajoutée pour les frais d'études lorsqu'elles étaient réalisées sous maîtrises d'ouvrage des Directions Départementales de l'Équipement de Seine–Saint-Denis et du Val d'Oise.

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.

#### **4.2 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 (au 1<sup>er</sup> janvier 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.

#### **4.3 Coût d'objectif de la- Direction Départementale de l'Équipement de Seine–Saint-Denis**

Le coût réalisé de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'État – DDE de Seine–Saint-Denis est de **1,728 M€<sup>1</sup>** y compris les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et les dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de l'État - DDE de Seine–Saint-Denis.

---

<sup>1</sup> Suite à la réalisation d'un décompte précis, la part des dépenses effectuées par la DDE 93 s'avère être de 1,728 M€ au lieu de 1,880 M€ (CE 01/06) comme mentionné dans la convention de la tranche A.

#### 4.4 Coût d'objectif du Département de Seine–Saint-Denis

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de Seine–Saint-Denis est fixé à **40,238 M€** (CE 01/2006) y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage pour la part qui lui est affectée.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Travaux	34,039 M€
Frais d'ingénierie	1,852 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	2,178 M€
Provision pour aléas et imprévus	1,569 M€
Participation régénération OA RFF	0,600 M€

*Remarque : la part relevant de cette maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'agents de proximité et de la maison du tramway, ainsi que les dépenses de participation au comblement de l'ouvrage dit de la « vieille mer », sont considérées par le STIF et les co-financeurs comme étant des dépenses nécessaires à la réalisation du programme de l'opération.*

#### 4.5 Coût d'objectif De la Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture du Val d'Oise

Le coût réalisé de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat – DDEA du Val d'Oise est de **2,230 M€<sup>2</sup>** y compris les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et les dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage pour la part qui lui est affectée.

#### 4.6 Coût d'objectif du Département du Val d'Oise

Le coût prévisionnel de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val d'Oise est fixé à **29,461 M€<sup>3</sup>** (CE 01/2006) y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes aux trois maîtres d'ouvrage, pour la part qui lui est affectée.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	2,480 M€
Travaux	20,691 M€
Frais d'ingénierie <sup>4</sup>	2,075 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage <sup>5</sup>	1,37 M€
Provision pour aléas et imprévus <sup>6</sup>	0,744 M€
Participation pôle gare Garges-Sarcelles	2,101 M€

A ce coût devrait être ajoutée l'éventuelle participation financière du projet à l'adaptation du réseau de chaleur de Sarcelles qui résulterait d'une décision de justice; la prise en charge de cette adaptation, nécessaire pour l'implantation du tramway, est actuellement en cours de discussion pré-contentieuse avec le propriétaire du réseau.

<sup>2</sup> Suite à la réalisation d'un décompte précis, la part des dépenses effectuées par la DDEA 95 s'avère être de 2,230 M€.

<sup>3</sup> 29,461 et non pas 31,691 comme mentionné dans ce chapitre de la TFB1, chiffre repris par erreur de la TFA qui, conformément à l'Avant-Projet, cumulait les valeurs DDE 95 et Département 95 (cf historique dans le préambule de la TFB1 et repris dans le préambule de cette convention).

<sup>4</sup> pour mieux prendre en compte l'importance des frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage du département du Val d'Oise, malgré l'impact du prélèvement des dépenses passées de la DDE95 sur l'enveloppe qui était initialement commune, ces frais sont revus à 3,445 M€ avec un ajustement corrélatif de la provision pour aléas

<sup>5</sup> Voir renvoi 4 ci-dessus

<sup>6</sup> Voir renvoi 4 ci-dessus

*Remarque : la part relevant de cette maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'agents de proximité et de la maison du tramway, ainsi que les dépenses correspondant aux prescriptions de l'Etat en matière de sécurité, sont considérées par le STIF et les co-financeurs comme étant des dépenses nécessaires à la réalisation du programme de l'opération.*

#### **4.7 Coût d'objectif de la RATP**

Le coût prévisionnel de l'opération sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP est fixé à **89,475 M€** (CE 01/2006) y compris le coût des travaux, la provision pour aléas et imprévus, les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, les dépenses communes à l'ensemble des maîtres d'ouvrage, affectées au périmètre sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Ce coût d'objectif se décompose comme suit :

Acquisitions foncières	2,855 M€
Travaux <sup>7</sup>	70,547 M€
Frais d'ingénierie	7,804 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	4,731 M€
Provision pour aléas et imprévus	2,993 M€
Participation pôle gare Garges-Sarcelles	0,545 M€ <sup>8</sup>

*Remarque : la part relevant de cette maîtrise d'ouvrage pour la mise en place d'agents de proximité et de la maison du tramway, ainsi que les dépenses d'installation et d'exploitation de chantier, et celles nécessaires pour confirmer la cohérence du projet de pôle gare de Garges-Sarcelles avec les chantiers en interface, sont considérées par le STIF et les co-financeurs comme étant des dépenses nécessaires à la réalisation du programme de l'opération.*

#### **ARTICLE 5. DECOMPOSITION EN TRANCHES FONCTIONNELLES**

L'opération est décomposée en 3 tranches fonctionnelles : TFA, TFB1 et TF B2.

Le montant de la **tranche fonctionnelle A** est de 31,983 M€ (CE 01/06). Il correspond au financement des premières actions : études, acquisitions foncières et travaux préparatoires, nécessaires à l'engagement de l'opération.

Le montant de la **tranche fonctionnelle B1** est de 83,000 M€ (CE 01/06). Il porte sur la régularisation des dépenses passées sous maîtrise d'ouvrage des DDE 93 et 95 ; sur les travaux de terrassement, d'assainissement, de réalisation des chaussées et des trottoirs; sur la réalisation des travaux de génie civil de la plateforme et des stations du tramway, de son système d'alimentation en énergie électrique (massifs de fondation et équipements de la LAC), de la multitubulaire, des installations fixes de guidage, de la signalisation ferroviaire et des bâtiments du site de maintenance et de remisage des rames. Il porte aussi sur les frais de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie, de consultations et de suivi de la réalisation des travaux.

La **tranche fonctionnelle B2 d'un montant de 48,149 M€ (CE 01/2006)** porte sur le financement des dépenses à réaliser pour la mise en service de la ligne.

##### **5.1 Tranche fonctionnelle B2**

---

<sup>7</sup> suite à sa demande du 13 novembre 2008 et à la réponse du STIF du 24 février 2009, la RATP exécutera en béton la section du site propre bus de la RD28, qui sera utilisée par les tramways pour accéder au site de maintenance et de remisage, au lieu de réaliser des longrines dans une chaussée souple faite par le CG93, bénéficiaire à ce titre de subventions spécifiques issues du produit des amendes. La RATP et le CG93, d'accord sur les transferts financiers nécessaires, se sont engagés sur l'absence de surcoût pour le projet tramway.

<sup>8</sup> Sans modifier le montant total de la contribution du tramway au pôle gare, un ajustement a été réalisé dans les affectations entre la maîtrise d'ouvrage du Département 95 et la maîtrise d'ouvrage RATP. La réalisation des îlots trottoirs de part et d'autre de la plate-forme tramway a été transférée à la RATP pour un montant de 0,545 M€ (CE 01/2006).

### 5.1.1 Part de la tranche fonctionnelle B2 sous maîtrise d'ouvrage du département de Seine–Saint-Denis (CE 01/06)

Travaux	17,560 M€
<i>Chaussées, Trottoirs, Pont de Creil Equipements, Mobiliers urbains (éclairage, signalétique...) végétalisation des emprises</i>	
Frais d'ingénierie	0,506 M€
Provision pour Aléas et Imprévus	1,569 M€
<b>Total tranche fonctionnelle B2 – Département 93</b>	<b>19,635 M€</b>

### 5.1.2 Part de la tranche fonctionnelle B2 sous maîtrise d'ouvrage du département du Val d'Oise (CE 01/06)

Travaux	
<i>Mobiliers urbains (éclairage, signalétique...) végétalisation des emprises</i>	
Provision pour Aléas et Imprévus	
Frais de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage	
TVA	
<b>Total tranche fonctionnelle B2 – Département 95</b>	<b>5,770 M€<sup>9</sup></b>

### 5.1.3 Part de la tranche fonctionnelle B2 sous maîtrise d'ouvrage de la RATP (CE 01/06)

Travaux	18,648 M€
<i>Equipements industriels du site de maintenance et des postes de redressement, équipement des stations, courants faibles)</i>	
Frais de maîtrise d'ouvrage	0,558 M€
Provision pour Aléas et Imprévus	2,993 M€
Participation Pôle Gare	0,545 M€
<b>Total tranche fonctionnelle B2- RATP</b>	<b>22,744 M€</b>

## ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA TRANCHE FONCTIONNELLE B2

### 6.1 Engagement des financeurs

La présente convention vaut engagement financier des financeurs pour un coût total de **48,149 M€ (CE 01/2006)**.

Les financeurs s'engagent, en tout état de cause, à financer la troisième tranche, selon le plan de financement présenté ci-après et dans la limite de l'article 12.4 de la présente convention.

<sup>9</sup> Ce montant résulte d'une part du reliquat du poste travaux (7,134M€), de la PAI (0,744M€) et d'autre part d'ajustements pour transferts ou surévaluations figurant dans les conventions TFA ou TFB1 (-0,545 sur la contribution au pôle ; -0,778 M€ et -0,489 M€ sur les frais respectivement de MOE et de MOA; -0,296M€ sur le poste TVA)

## 6.2 Plan de financement de la tranche fonctionnelle B2

La matrice de financement de la tranche fonctionnelle B2 aux conditions économiques de référence de janvier 2006 est la suivante<sup>10</sup> :

		Coûts d'objectif	Financiers			
			Etat	RIF	RATP (prêts bonifiés de la RIF)	Dép. 95
Maîtres d'ouvrage	DDE 93	0 M€	0 M€	0 M€		
	Dép. 93	19,635 M€	0 M€	19,635 M€		
		100,00 %	0 %	100 %		
	DDE 95	0 M€	0 M€			0 M€
	Dép. 95	5,770 M€	0 M€	5,770 M€		0 M€
		100,00 %	0 %	100 %		
	RATP	22,744 M€	14,834 M€	7,910 M€	0 M€	
		100,00 %	65,22 %	34,78 %		
	<b>Total</b>	<b>48,149 M€</b>	<b>14,834 M€</b>	<b>33,315 M€</b>	<b>0 M€</b>	<b>0 M€</b>

## 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.

## 6.4 Engagement du STIF

Du fait de l'évolution des procédures de financement de la Région et contrairement à l'article 6.4 de la convention de financement de la TFA, le montant des investissements que doit faire la RATP sur fonds propres pour la mise en œuvre de ce projet s'établit finalement à 2,158 M€ HT (CE janvier 2006) au titre de

<sup>10</sup> La matrice de financement tient compte d'une participation de l'Etat apportées aux départements 93 et 95 de respectivement 0,239 M€ et 0,033 M€ au titre des reliquats d'AE affectés aux DDE 93 et 95 lorsqu'elles étaient maîtres d'ouvrage et qui n'ont pas été consommés. Afin de simplifier la matrice de financement de la TFB2, il a été convenu que ces sommes leur soient apportées par la Région Ile-de-France. L'équilibre des participations respectives de l'Etat et de la Région est rétabli sur les financements qu'ils apportent à la RATP : la part de l'Etat est augmentée de  $0,239 + 0,033 = 0,272$  M€, et celle de la Région est réduite d'autant

l'infrastructure, financés par prêts bonifiés, comme indiqué au préambule, et 52 M€ H.T. (CE janvier 2006) au titre du matériel roulant, comme indiqué dans l'avant-projet visé en tête de cette convention.

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

## **ARTICLE 7. ECHEANCIERS FINANCIERS DE L'OPERATION**

### **7.1 Échéancier des autorisations de programme ou d'engagement**

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

### **7.2 Echancier des dépenses des maîtres d'ouvrage**

Les échéanciers prévisionnels des dépenses de chaque maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe 4. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2006) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3.

### **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 des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2006) de 3%.

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

### **8.1 Autorisations de programme ou d'engagement**

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme ou d'engagement au minimum en fonction des besoins des maîtres d'ouvrage, selon les calendriers fournis par ceux-ci, 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 concerné d'un état des dépenses constatées et, pour la Région d'Ile-de-France, de la demande de versement de subvention selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme ou d'engagement de rattachement de ces crédits.

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 Information du STIF**

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

#### **8.4 Mandatement et règlement**

Le mandatement des sommes dues aux maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de l'appel de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

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

#### **8.5 Bénéficiaires**

Les participations et subventions sont versées à :

##### **Département de Seine-Saint-Denis**

sur le compte ouvert à la Banque de France, dont les coordonnées sont les suivantes :

Titulaire : PAIERIE DEPARTEMENTALE SEINE SAINT DENIS  
Domiciliation : Banque de France - BDF SAINT DENIS  
Code banque : 30001  
Code guichet : 00934  
N° compte : C 9340000000  
Clé RIB : 92

##### **Département du Val d'Oise**

sur le compte ouvert au nom de la Banque de France, dont les coordonnées sont les suivantes :

Titulaire : PAIERIE DEPARTEMENTALE VAL D'OISE  
Code banque : 3001  
Code guichet : 00651  
N° compte : C956 0000000  
Clé : 97

##### **RATP**

sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES du CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ, 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 de la présente convention, qui se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération. . La DDE 93 et la DDEA 95, compte tenu que leurs engagements portent sur la période passée, ne seront pas tenues d'être représentées dans ce comité

Ce comité de suivi a bien entendu compétence pour suivre l'ensemble des tranches et des conventions correspondantes à cette 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 11 ou sur demande d'un signataire.

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 rapport sur l'avancement de l'opération sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce rapport est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

Le rapport et l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur sont transmis au STIF sous forme de minute, 2 semaines avant le Comité de Suivi.

Les informations communiquées sont les suivantes :

- 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 rapport,
- un état comparatif entre, d'une part, le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, 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 réalisés par rapport aux estimations prévisionnelles des maîtres d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4,
- le point sur le traitement des problèmes rencontrés qui pourraient engendrer une modification des coûts et des délais, et l'indication des réclamations et 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. Ces prévisions couvrent la totalité de la période de l'opération. Elles sont établies en euros courants et en euros constants aux conditions de l'avant-projet 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 présenter un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier.

### **10.3 Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de plan Etat Région d'Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtres d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis aux articles 4.3 à 4.5, et du délai indiqué à l'article 3 pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, 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...). Chaque maître d'ouvrage s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par celui-ci à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

Par ailleurs, complémentaires 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 2.2, 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 par le STIF, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont eux chargés de l'organisation des visites 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 11, toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais prévus à l'article 3 ou des coûts d'objectif prévus à l'article 4 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. Il 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 saisine 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 sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera 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 pourront 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 sera soumise à

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

### 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 4. Pour permettre la comparaison entre leur coût d'opération et leur coût d'objectif, il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Economiques de l'avant-projet, selon les modalités de l'article 4.2.

A cet effet, au moment de l'établissement du solde des dépenses à réaliser sur le projet, chaque maître d'ouvrage fournira aux financeurs le calcul du coût de sa part du projet, actualisé à l'aide des index professionnels pertinents. Ce calcul servira 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

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'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 11 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 aux articles 5 et 6 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage concerné.

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

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, 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 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 concerné résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4.

### **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.

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

### **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 concerné 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 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 concerné 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 (hors participation à la régénération du pont rail dit de la Grande Ceinture et à l'aménagement du pôle gare de Garges–Sarcelles) 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 4 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 4 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 litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de plan Etat – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant de dépassement imputable à chaque maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

## **ARTICLE 13. ACHEVEMENT DES TRAVAUX**

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le Syndicat des Transports d'Ile-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**

### **14.1 Bilan physique et financier**

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût d'objectif et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses 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, à savoir 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 4.1. 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.

### **14.2 Evaluation économique, sociale et environnementale**

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

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

Ce bilan sera réalisé en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

#### **ARTICLE 15. 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 de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de 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 représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage coordinateur.

#### **ARTICLE 16. MODIFICATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la présente convention qui serait nécessaire, notamment dans les cas prévus à l'article 11, fait l'objet d'un avenant.

#### **ARTICLE 17. RESILIATION DE LA CONVENTION**

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

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

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

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 18. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION**

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

- réception des ouvrages et installations par les maîtres d'ouvrage et mise en service après accomplissement des procédures prévues par la réglementation de sécurité,
- solde des paiements constatés par les financeurs et les maîtres d'ouvrage, sur présentation d'un bilan général et définitif,
- remise par les maîtres d'ouvrage aux financeurs et au Syndicat des Transports d'Ile-de-France du bilan physique et financier visé à l'article 14,
- versement de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage.

Fait en huit exemplaires originaux.

Elle est 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 d'Oise  Didier ARNAL	Le Président du Conseil Général de Seine–Saint-Denis  Claude BARTOLONE
La Directrice Générale du STIF  Sophie MOUGARD	Le Président Directeur Général de la RATP  Pierre MONGIN
Le Directeur Département de l'Équipement de Seine–Saint-Denis  Patrick BERG	Le Directeur Département de l'Équipement et de l'Agriculture du Val d'Oise  Jean REBUFFEL

## **LISTE DES ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigrammes nominatifs**

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

**Annexe 3 : Matrice prévisionnelle de financement de l'opération**

**Annexe 4 : Échéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle B2**

## Annexe 1 : organigramme nominatif

### ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

opération « A3g – TCSP RN1-RN16 Saint-Denis /Sarcelles »

#### Tramway sur pneus Saint-Denis / Garges-Sarcelles

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

##### Maîtrise d'ouvrage Etat - DDE de Seine–Saint-Denis

Maître d'ouvrage : M. Patrick BERG, Directeur Départemental de l'Équipement

##### Maîtrise d'ouvrage Etat - DDEA du Val d'Oise

Maître d'ouvrage : M. Jean REBUFFEL, Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture

##### Maîtrise d'ouvrage Département de Seine–Saint-Denis

Maître d'ouvrage : M. Claude BARTOLONE, Président du Conseil général  
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Emmanuel PETIOT, Directeur de la Voirie et des Déplacements  
Chef de Projet : M. Stéphane ROMANGIN

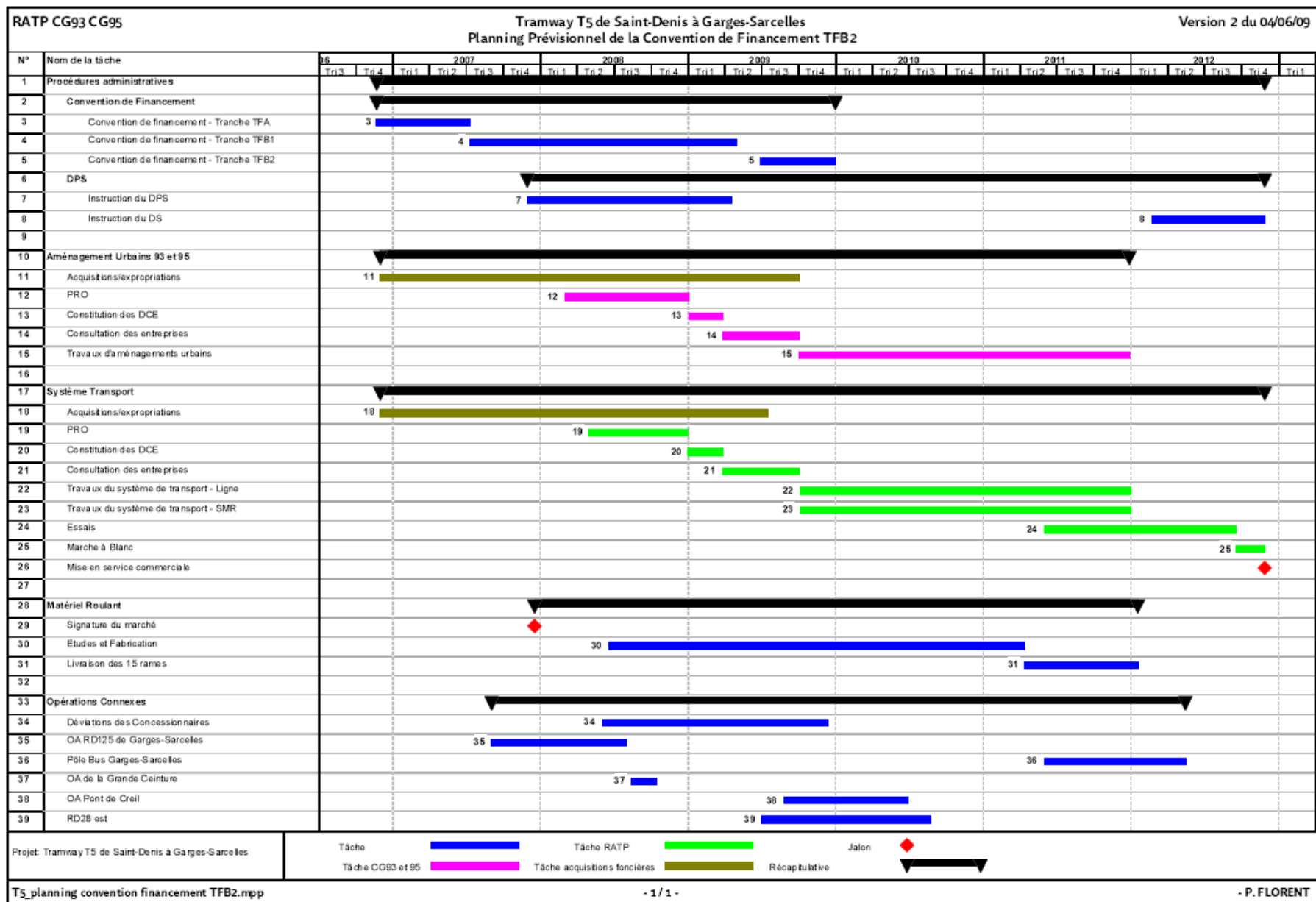
##### Maîtrise d'ouvrage Département du Val d'Oise

Maître d'ouvrage : M. Didier ARNAL, Président du Conseil général  
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Yannick LE BRETON, Directeur Adjoint à la Direction de la Programmation et des Etudes Routières

##### Maîtrise d'ouvrage RATP

Maître d'ouvrage : M. Pierre MONGIN, Président Directeur Général  
Représentant du Maître d'ouvrage : M. Benjamin CLAUSTRE, Directeur de l'agence de développement territorial de Seine–Saint-Denis  
Chef de Projet : M. Pierre FLORENT

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération (mis à jour en fonction de l'avancement de l'opération à mi 2009)



**Annexe 3 : Matrice prévisionnelle de financement de l'opération** (aux conditions économiques de janvier 2006)

		Coûts d'objectif (CE 01/2006)	Financeurs				
			Etat	RIF	RATP (prêts bonifiés de la RIF)	Dép. 95	
Maîtres d'ouvrage	DDE 93	<b>1,728 M€</b>	0,028 M€	1,700 M€			
		100,00 %	1,62 %	98,38 %			
	Dép. 93	<b>40,238 M€</b>	0 M€	40,238 M€			
		100,00 %	0 %	100 %			
	DDE 95	<b>2,230 M€</b>	0,784 M€	0,546 M€		0,900 M€	
		100%	35,16%	24,48 %		40,36%	
	Dép. 95	<b>29,461 M€</b>	0 M€	14,048 M€		15,413 M€	
		100,00 %	0 %	47,68 %		52,32 %	
	RATP	<b>89,475 M€</b>	27,148 M€	60,169 M€	2,158 M€		
		100,00 %	30,34 %	67,25 %	2,41 %		
	<b>Total</b>		<b>163,132 M€</b>	<b>27,960 M€</b>	<b>116,701 M€</b>	<b>2,158 M€</b>	<b>16,313 M€</b>

Les prêts attribués par la Région Ile-de-France sont régis par les dispositions des conventions générales signées entre la Région et la RATP et la loi sur les établissements bancaires.

Annexe 4 : Échéanciers des paiements de la tranche fonctionnelle B2

**MAITRISE D'OUVRAGE - DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

Dépenses	2007 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
<b>M€ CE 01/06</b>	0,000	0,000	0,000	2,385	15,048	2,002	0,200	0,000	<b>19,635 M€</b>
<b>M€ Courants</b>	0,000	0,000	0,000	2,862	18,596	2,548	0,255	0,000	<b>24,260 M€</b>

<b>Région Ile-de-France</b>	0,000	0,000	0,000	2,862	18,596	2,548	0,255	0,000	<b>24,260 M€</b>
<b>Etat</b>	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000 M€</b>

(en euros courants)

**MAITRISE D'OUVRAGE - DEPARTEMENT DU VAL D'OISE**

Dépenses	2007 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
<b>M€ CE 01/2006</b>	0,000	0,000	0,028	3,001	1,362	0,455	0,924	0,000	<b>5,770 M€</b>
<b>M€ Courants</b>	0,000	0,000	0,033	3,601	1,683	0,579	1,176	0,000	<b>7,072 M€</b>

<b>Région Ile-de-France</b>	0,000	0,000	0,033	3,601	1,683	0,579	1,176	0,000	<b>7,072 M€</b>
<b>Etat</b>	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000 M€</b>

(en euros courants)

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Dépenses	2007 et ant.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
<b>M€ CE 01/2006</b>	0,000	0,000	1,152	1,919	10,556	5,386	3,760	0,000	<b>22,744 M€</b>
<b>M€ Courants</b>	0,000	0,000	1,342	2,303	13,045	6,856	4,786	0,000	<b>28,332 M€</b>

<b>Région Ile-de-France</b>	0,000	0,000	0,467	0,801	4,537	2,385	1,665	0,000	<b>9,854 M€</b>
<b>Etat</b>	0,000	0,000	0,875	1,502	8,508	4,471	3,121	0,000	<b>18,478 M€</b>

(en euros courants)