



Délibération n° 2009/0577

Séance du 8 juillet 2009

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE
DES TRANSPORTS PUBLICS EN ILE-DE-FRANCE
Programmation**

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** 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** la délibération n°143 du 14 février 2008 approuvant les orientations pour un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France,
- VU** le rapport n°2009/0577 ;
- VU** les avis de la commission de la qualité de service du 2 juillet 2009 et de la commission des investissements et su suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : La programmation du Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport d'Ile de France, sur la base du rapport joint à la présente décision, est adoptée.

ARTICLE 2 : La clé de financement du STIF des réalisations effectuées dans le cadre de ce programme est établie à 50%.

ARTICLE 3 : La Directrice Générale est mandatée pour :

- négocier, d'ici fin 2009, une convention de financement avec les opérateurs ferroviaires, conformément à cette clé de financement ;
- signer les deux conventions de financement annexées : celle relative aux travaux de mise en accessibilité de 8 gares de la ligne H et d'une gare du RER B (financement STIF à hauteur de 33 860 500 €) et celle relative aux premières études de mise en œuvre de la programmation du SDA (financement STIF de 10 M€).

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

Jean-Paul HUCHON

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Paul Huchon'.



[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

**Mise en accessibilité des gares de Parc des Expositions, Paris Nord, Groslay,
Bouffémont-Moisselles, Luzarches, Deuil-Montmagny, Montsault-Maffliers,
Sarcelles St Brice et Domont dans le cadre du SDA**

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP 2009

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7^e, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°XXXX-XXX du ...], dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) représenté par [Madame / Monsieur] dûment habilité à cet effet par une [délibération/décision] de [.....] en date du [.....], domicilié en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

ET :

Réseau Ferré de France (RFF) représenté par [Madame / Monsieur] dûment habilité à cet effet par une [délibération/décision] de [.....] en date du [.....], domicilié en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIV :

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai :

- de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite
- de 3 ans pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE comme les personnes "ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants y compris enfants en poussette".

Le STIF est l'autorité compétente en Ile-de-France pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport. L'objet du schéma directeur est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs en 2015 par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel.

Dans le cadre du vote de son SDA, le conseil d'administration du STIF a notamment approuvé :

- la mise en accessibilité de 258 gares à horizon 2018
- un financement à hauteur de 50% des études et travaux de ce programme, dans la limite de 736 M€
- un financement, exceptionnellement à hauteur de 100%, des études prévues en 2009 et tout début 2010, afin de ne pas bloquer la mise en œuvre du programme et dans l'attente du bouclage financier

Pour débiter la mise en œuvre de cette programmation, la SNCF et RFF ont sollicité le concours du STIF et déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 2 juillet 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 8 juillet ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la SNCF et RFF consiste en la réalisation des travaux complémentaires de mise en accessibilité de la gare du Parc des Expositions et d'aménagements sur la ligne H (Lignes de Paris-Nord / Persan-Beaumont / Pontoise) dans les gares de Paris Nord, Groslay, Bouffémont-Moisselles, Luzarches, Deuil-Montmagny, Montsoult-Maffliers, Sarcelles St Brice et Domont. Lors de l'arrivée du Francilien sur la ligne H et la rénovation de la MI 79 sur le RER B, il a pour objectif d'offrir aux usagers une accessibilité en toute autonomie de la voirie au train.

Le coût des travaux a été estimé au montant de total de 80 521 000 €.

Le STIF a déjà accordé le 14 février 2008 une subvention de 6 400 000 € pour participer au financement des études d'avant-projet et d'une première tranche de travaux réalisés dans les gares de Paris Nord, Groslay, Bouffémont-Moisselles et Luzarches. Dans le même temps, la Région Ile-de-France a accordé une subvention pour prendre en charge 50% de la totalité des travaux et études dans les mêmes gares, soit un montant de 18 600 000 € compte tenu des estimations communiquées.

La présente demande concerne :

- la 2^e et dernière tranche des travaux à réaliser dans les gares de Paris Nord, Groslay, Bouffémont-Moisselles et Luzarches
- l'ensemble des études et travaux à réaliser dans les gares de Deuil-Montmagny, Montsoult-Maffliers, Sarcelles St Brice et Domont
- des travaux complémentaires de mise en accessibilité de la gare du Parc des Expositions

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 33 860 500 € courants est allouée par le STIF à RFF et SNCF pour respectivement 24 700 000 € courants et 9 160 500 € courants. Ces derniers feront leur affaire de l'exploitation et de l'entretien de l'ouvrage.

Une autorisation de programme de 33 860 500 € dont 24 700 000 € pour RFF et 9 160 500 € pour la SNCF est ouverte au budget 2009 du STIF

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(s) Bénéficiaire(s) feront leur 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(s) Bénéficiaire(s) ont programmé dans leur demande de subvention au STIF les appels de fonds selon le calendrier suivant :

en K €

2009		2010		2011		2012	
RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF	RFF	SNCF
9 650	2 550	3 010	1 775	6 020	2 463	6 020	2 372,5

ARTICLE 3 – 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(s) Bénéficiaire(s) établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne leur sont pas imputables.

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

ARTICLE 4 – 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(s) Bénéficiaire(s) disposent, 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^{er}.

Passé ce délai, le(s) Bénéficiaire(s) ne peuvent plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

En outre, le nom du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, cofinanceur 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 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 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(s) Bénéficiaire(s) 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
 - la production de la fiche de suivi des coûts complétée au niveau AVP et REA avec une analyse des écarts
 - 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 de la SNCF, par virement auprès de :

- titulaire du compte : [.....]
- Nom banque [banque + localisation/agence]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

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

- titulaire du compte : [.....]
- Nom banque [banque + localisation/agence]
- code établissement : [.....]
- code guichet : [.....]
- numéro de compte : [.....]
- clé RIB : [.....]

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(s) Bénéficiaire(s) devront reverser au STIF les sommes perçues en trop, le STIF émettra un titre de recette à due concurrence à l'encontre du Bénéficiaire
- le solde à verser au(x) Bénéficiaire(s) sera réduit en conséquence.

ARTICLE 6 – 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(s) Bénéficiaire(s) seront 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 11 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 7 – MAITRISE D'OUVRAGE DES "BENEFICIAIRE(S)"

Le(s) Bénéficiaire(s) informeront par courrier le STIF, de la date effective de mise en service de l'équipement. Cette date détermine conformément à l'article 9 de la présente convention, le terme de celle-ci.

Le(s) Bénéficiaire(s) assumeront l'entière responsabilité de cet équipement et de son exploitation, pendant la durée de la convention et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le STIF ne peut, en aucun cas, ni pendant la durée de la présente convention, ni après son expiration, être mis en cause dans les litiges qui résulteraient des travaux, de la présence ou de l'exploitation de cet équipement.

Le(s) Bénéficiaire(s) se chargeront, seul(s) ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation de l'équipement réalisé et de son exploitation. Lorsque la réalisation de l'équipement ou son exploitation est confiée à un tiers par le(s) Bénéficiaire(s), ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le(s) Bénéficiaire(s) ne sauraient se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation ou l'exploitation de l'équipement pour s'exonérer des engagements auxquels ils ont souscrit au titre de la présente convention.

ARTICLE 8 – DEMOLITION OU MODIFICATION D’AFFECTATION DE L’EQUIPEMENT

En cas de démolition ou de modification d'affectation de l'équipement, le(s) Maître(s) d'ouvrage en informent préalablement le STIF par lettre recommandée avec accusé de réception 6 mois avant la démolition ou la modification.

Dans cette hypothèse, les dispositions de l'article 11 seront alors mises en œuvre.

ARTICLE 9 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au(x) Bénéficiaire(s).

La présente convention prend fin 20 ans après la date de la mise en service effective de l'équipement dont il a préalablement informé le STIF conformément à l'article 7 ci-dessus.

ARTICLE 10 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le modèle de fiche de suivi de coût en annexe
- les procès verbal signé par le STIF de réception des études d'avant-projet

ARTICLE 11 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 6, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et les sommes déjà perçues par le(s) Bénéficiaire(s) correspondant à la subvention devront être reversées au STIF, et ce dernier émettra un titre de recettes à due concurrence à l'encontre du Bénéficiaire..

Dans l'hypothèse visée à l'article 8, la convention est résiliée de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et la subvention perçue par le(s) Bénéficiaire(s) est alors reversée au STIF au prorata de la durée non exécutée de la présente convention.

Dans ces deux hypothèses, le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre des Bénéficiaire(s) en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 12 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge des Bénéficiaire(s).

ARTICLE 13 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le
en deux originaux.

Pour le STIF,
La Directrice Générale,

Pour RFF,

Pour la SNCF ,



CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

Etudes 2009 de mise en accessibilité de gares du SDA

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP 2009

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 7^e, 11, avenue de Villars, numéro de SIRET 287 500 078 00012, représenté par Madame Sophie MOUGARD, en sa qualité de Directrice Générale, agissant en vertu de la délibération [n°XXXX-XXX du ...], dénommé ci après « le STIF ».

d' une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) représenté par Monsieur Jean-Pierre FARANDOU, dûment habilité à cet effet, domicilié en cette qualité à [.....], dénommée ci-après « le Bénéficiaire » ou le « Maître d'ouvrage ».

d'autre part,

ET :

RFF, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13^{ème}, 92 avenue de France, représenté par son Président,

d'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai :

- de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite
- de 3 ans pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA)

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE comme les personnes "ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et les personnes avec enfants y compris enfants en poussette".

Le STIF est l'autorité compétente en Ile-de-France pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport. L'objet du schéma directeur est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs en 2015 par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel.

Dans le cadre du vote de son SDA, le conseil d'administration du STIF a notamment approuvé :

- la mise en accessibilité de 258 gares à horizon 2018
- un financement à hauteur de 50% des études et travaux de ce programme, dans la limite de 725 M€

- un financement, exceptionnellement à hauteur de 100%, des études prévues en 2009 et tout début 2010, afin de ne pas bloquer la mise en œuvre du programme et dans l'attente du bouclage financier

Pour débiter la mise en œuvre de cette programmation, la SNCF et RFF ont sollicité le concours du STIF et déposé un dossier en ce sens.

La Commission Qualité de service, dans sa séance du 2 juillet 2009, puis le Conseil du STIF dans sa séance du 8 juillet ont approuvé le projet présenté.

La présente convention a pour objet de déterminer les obligations réciproques des deux parties concernant la participation du STIF au financement de l'opération.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – DESCRIPTION DU PROJET

Le projet établi par la SNCF et RFF consiste en la réalisation d'études de mise en accessibilité de 42 gares dont :

- 13 sur la ligne C ; Epinay-sur-Orge, Versailles Rives Gauche, Saint-Gratien, Avenue Henri Martin, Boullainvilliers, Avenue Foch, Genevilliers, Vitry sur Seine, Les Saules, Arpajon, Dourdan, Etampes et Saint-Quentin-en-Yvelines
- 11 sur la ligne D ; Combs La Ville Quincy, Grigny Centre, Le Vert de Maisons, Yerres, Boussy Saint-Antoine, Lieusaint Moissy, Pierrefitte Stains, Survilliers Fosses, Le Bras de Fer, Evry Courcouronnes et Villiers Le Bel Gonesse
- 4 sur la ligne H ; Enghien Les Bains, Saint-Leu La Forêt, Persan Beaumont, La Barre Ormesson
- 4 sur la ligne J ; Le Stade, Conflans Sainte-Honorine, Vernouillet Verneuil, Paris Saint-Lazare,
- 5 sur la ligne L ; La Garenne Colombes, Les Vallées, Courbevoie, Marly Le Roi, Puteaux
- 3 sur la ligne N ; Montfort L'Amaury Méré, Trappes et Houdan
- 2 sur la ligne P ; Esbly et Paris Est

Les études incluront notamment :

- des avant-projets de rehaussement complet de quais dans 4 gares de la ligne H, 2 de la ligne L et 3 du RER D.
- des avant-projets de rehaussement partiel des quais dans 1 gare de la ligne C et 2 gares de la ligne D,
- des études de faisabilité de rehaussement partiel de quai dans 10 gares déjà accessibles de la voirie au quai dont 6 sur la C, 2 sur la D et 2 sur la N.
- des études préliminaires dans 19 gares non accessibles dont 7 avec une hypothèse de rehaussement partiel des quais
un complément d'étude pour la mise en accessibilité de la voirie au train de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

	Type d'études à réaliser				
	AVP	DI	RhP avec EP à réaliser	RhP dans des gares déjà accessibles	CE
Ligne C	1		5	6	1
Ligne D	5	3	1	2	
Ligne H	4				
Ligne J		4			
Ligne L	2	3			
Ligne N			1	2	
Ligne P		2			
Ligne R					
TOTAL	12	12	7	10	1

RhP : Rehaussement Partiel / EP : Etudes Préliminaires / AVP : Avant Projet / CE : Compléments d'études

ARTICLE 2 – PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DE L'OPERATION

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 10 000 000 € courants hors taxes est allouée par le STIF à RFF et à la SNCF pour respectivement 1 300 000 € courants hors taxes et 8 700 000 € courants hors taxes.

Une autorisation de programme de 10 000 000 € dont 1 300 000 € courants pour RFF et 8 700 000 € courants pour la SNCF est ouverte au budget du STIF.

Dans l'hypothèse où l'administration fiscale exigerait que soit appliqué à la subvention le régime de la TVA, les modalités de poursuite de ce programme seront examinées par les Parties dans le cadre du comité exceptionnel déclenché à cet effet.

Le(s) Bénéficiaire(s) ont programmé dans leur demande de subvention au STIF les appels de fonds selon le calendrier suivant :

en K € courants

2009		2010	
RFF	SNCF	RFF	SNCF
1300	3500	0	5200

ARTICLE 3 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES A L'ENGAGEMENT DES ETUDES

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(s) Bénéficiaire(s) doivent informer le STIF du commencement d'exécution des études.

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(s) Bénéficiaire(s) établissent auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage des études ne leur sont pas imputables.

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

ARTICLE 4 – CONDITIONS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION RELATIVES AUX DELAIS DE REALISATION DES ETUDES

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^{er}.

Passé ce délai, le(s) Bénéficiaire(s) ne pourront plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

ARTICLE 5 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

5.1. DEMANDES DE VERSEMENT

Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, cette subvention fera l'objet de versements échelonnés intervenant, sur demande du (des) Bénéficiaire(s), dans les conditions suivantes :

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme au vu de la déclaration de démarrage des études ;
- le versement d'acomptes intermédiaires sur des projets d'accessibilité de gares en cours d'études, sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études réalisées sur chacune de ces gares, dans la limite de 75 % du montant total de subventions allouées sur chacune de ces gares ;
- le règlement du solde de chacune des études d'accessibilité, dès lors qu'elle sera achevée, sera subordonné à :
 - la production de la déclaration d'achèvement de l'étude concernée, sans réserve, datée, établie par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la livraison de l'ensemble des livrables attendus pour cette gare,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par les services financiers des bénéficiaires pour l'étude concernée,
 - la production d'un tableau récapitulatif du programme d'études à la dernière étude.

5.2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Les versements de subvention sont effectués au profit de la SNCF sur sa part, par virement auprès de :

- titulaire du compte : SNCF
- Nom banque : Agence Centrale de la Banque de France à Paris
- code établissement : 30001
- code guichet : 00064
- numéro de compte : 00 000 062 385
- clé RIB : 95

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

- titulaire du compte : RFF
- Nom banque Société Générale, Agence Opéra à Paris
- code établissement : 30003
- code guichet : 03620
- numéro de compte : 00 020 062 145
- clé RIB : 94.

Si le coût définitif des études 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(s) Bénéficiaire(s) devront reverser au STIF les sommes perçues en trop ;
- le solde à verser au(x) Bénéficiaire(s) sera réduit en conséquence.

5.3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant à l'article 2.

Cet échéancier peut être recalé dans les limites des délais du règlement budgétaire te financier du STIF mentionnés aux articles 3 et 4.

ARTICLE 6 – INVARIABILITÉ DU PROJET

Les demandes de modification effectuées par le(s) Bénéficiaire(s) font l'objet d'une note qui indique leur impact sur le contenu et le périmètre des études (variantes d'aménagements à réaliser ...)

S'il est constaté à l'issue des études, par le STIF ou toute personne dûment habilitée par lui, que les livrables des études ne sont pas conformes à l'article 7 ci-dessous, le(s) Bénéficiaire(s) seront mis en demeure de communiquer au STIF les raisons détaillées justifiant les écarts constatés. Le versement du solde sera dans ce cas suspendu à un examen contradictoire entre les Parties.

Si au terme de cet examen, un accord n'est pas trouvé entre les Parties sur les adaptations nécessaires pour solder l'opération, un comité exceptionnel se prononcera sur la mise en œuvre d'une procédure de conciliation.

Si au terme d'un délai fixé par le STIF, les adaptations demandées n'ont pas été réalisées ou ne sont pas satisfaisantes, les dispositions prévues à l'article 10 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.

En cas de modification des données du programme ou des livrables attendus, de la part de l'une des Parties, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

ARTICLE 7 – LIVRABLES

Les études préliminaires et de faisabilité comprendront a minima pour chaque gare :

- une esquisse reprenant le site de la gare avec les aménagements à prévoir,
- un programme indiquant les aménagements à envisager par lieu : extérieur, bâtiment voyageur, accès aux quais, quais,
- une étude simple pour la solution préconisée. Dans le cas où deux solutions resteraient envisagées, une étude comparative des solutions techniques pour les aménagements : par exemple, passerelle / souterrain, rehaussement partiel ou complet des quais,
- une première estimation chiffrée du montant des travaux et des études, avec le détail des coûts renseignés par nature de travaux
- dans le cas des rehaussements partiels réversibles, le détail des coûts et délais de réversibilité y compris l'impact sur l'exploitation sera précisé.

Les études d'avant-projet comprendront a minima pour chaque gare :

- le plan de la gare et des aménagements,
- le descriptif détaillé des aménagements par lieu,
- l'argumentaire détaillé et l'approfondissement des conséquences opérationnelles des solutions techniques retenues,
- les services complémentaires à prévoir en phase exploitation,
- un chiffrage détaillé et engageant des travaux et des études, avec le détail des coûts par nature de travaux.

RFF et la SNCF s'engagent à répondre sous 15 jours ouvrés à toute demande de précision du STIF sur cette étude à l'exception des informations qui relèvent du savoir faire industriel des maîtres d'ouvrage, ces dernières étant uniquement consultables.

ARTICLE 8 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée par le STIF au(x) Bénéficiaire(s)

La présente convention prend fin à la livraison de l'ensemble des livrables tels que définis dans l'article 7 et au versement de la totalité des subventions aux maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 9 – DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les pièces constitutives de la convention sont les suivantes :

- le présent document, daté et signé ;
- le modèle de présentation des coûts par nature de travaux.

ARTICLE 10 - RESILIATION

Dans l'hypothèse, visée à l'article 6, d'une modification du programme d'études non autorisée par le STIF et à défaut d'accord en dernier recours après une conciliation organisée entre le STIF et les maîtres d'ouvrage, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour l'étude de la gare concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour l'étude de la gare concernée devront être reversées au STIF.

A défaut d'accord en dernier recours à l'issue de la conciliation prévue, les différentes dispositions de la présente convention pour l'étude de la gare concernée sont considérées comme résiliées de plein droit, sans préjudice de tous dommages et intérêts, et le STIF émet un titre de recettes exécutoire dans un délai de 45 jours, à l'encontre du Bénéficiaire en vue du reversement des sommes susvisées.

ARTICLE 11 - FRAIS ET DISPOSTIONS DIVERSES

Tous les frais auxquels donnera lieu la présente convention (publication, enregistrement, etc...) seront à la charge des Bénéficiaire(s).

ARTICLE 12 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déferés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Fait à Paris, le
en trois originaux.

Pour le STIF,
La Directrice Générale,

Pour RFF,

Pour la SNCF ,