

Délibération n° 2009/0578

Séance du 8 juillet 2009

**INVESTISSEMENTS DE QUALITE DE SERVICE
DANS LES GARES DE BANLIEUE D'ILE DE FRANCE**

MISE EN ŒUVRE DU PQI ET DU PLAN IMPAQT

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

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 07 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 07 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** les articles R 2334-10 à 2334-12 et R 4414-1 à R 4414-2 du code général des collectivités territoriales relatifs au produit des amendes ;
- VU** le rapport n° 2009/0578 ;
- VU** les avis de la commission qualité de service du 2 juillet 2009 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 6 juillet 2009 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : est approuvé le programme pluriannuel de rénovation de 20 gares SNCF issu du Plan Quadriennal d'Investissement STIF-SNCF 2008-2011, d'un montant total de 20 300 000 euros HT ;

ARTICLE 2 : est attribuée une subvention maximale de 10 155 000 euros HT au bénéfice de la SNCF pour la rénovation des 20 gares de grande couronne de ce programme ;

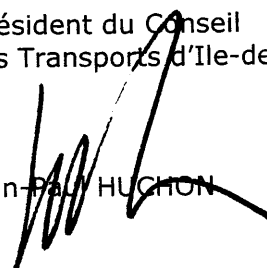
ARTICLE 3 : la convention, incluant les dispositions relatives à l'investissement du programme de rénovation des 20 gares de grande couronne, telle qu'annexée à la présente délibération, est approuvée. La directrice générale est autorisée à signer cette convention avec la SNCF, et est chargée de l'exécution des engagements contractuels y figurant.

ARTICLE 4 : est approuvé le montant de 180 000 000 euros HT du volet « gares de banlieue » du protocole Impaqt (« amélioration des conditions d'accès aux quais » et « gares franciliennes hors Paris »), ainsi que la liste des 20 gares à traiter par ce programme, figurant au rapport de présentation. La SNCF est invitée à réaliser les dossiers d'initialisation des 20 gares proposées.

ARTICLE 5 : 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





[LOGO DU MAÎTRE D'OUVRAGE]

CONVENTION DE PARTICIPATION FINANCIERE DU STIF

AU PROGRAMME DE RENOVATION DE 20 GARES SNCF DE GRANDE COURONNE COFINANCE STIF/REGION ILE DE FRANCE/SNCF

Opération référencée : [code opération PA]
sur AP [année]

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Chateaudun, 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°..... 9 juillet 2009, dénommé ci après « le STIF ».

d'une part,

ET :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n° B 552.049.447, dont le siège social est 34, rue du commandant Mouchotte, 75699 PARIS Cedex, représenté par Monsieur Guillaume PEPY, en sa qualité de Président de la SNCF, dûment habilité aux présentes par délégation du Conseil d'Administration,

Ci-après désigné par « la SNCF » ou le « Bénéficiaire »

d'autre part,

PREAMBULE

Le STIF et la SNCF souhaitent améliorer notablement le service offert aux voyageurs dans les gares franciliennes. A cet effet, un programme de rénovation de 20 gares des départements de la grande couronne est inscrit dans le programme quadriennal d'investissements du contrat STIF / SNCF pour la période 2008-2011. Ce programme s'inscrit dans la continuité du programme de rénovation légère des gares du 1^{er} contrat d'exploitation STIF/SNCF pour la période 2000-2003, financé au titre des programmes d'amélioration de la qualité de service.

Une enquête clientèle, réalisée en octobre 2007 sur la perception par les clients des rénovations effectuées dans les gares et sur leurs attentes, a montré la nécessité d'intervenir plus fortement sur les espaces de circulation et d'attente les plus fréquentés par les voyageurs, notamment les quais et leurs accès.

Les attentes prioritaires des clients permettent de définir les axes d'amélioration suivants :

- faciliter le voyage et sa préparation,
- assurer la sécurité des voyageurs,
- offrir des conditions d'attente confortables.

Le STIF, la RIF et la SNCF ont donc pour ambition d'apporter au plus grand nombre de clients des gares des départements de grande couronne, des améliorations sur :

- le confort, l'ambiance,
- le sentiment de sûreté et la sécurité dans les espaces de circulation et d'attente,
- la facilité et la lisibilité des parcours,
- et enfin sur l'intermodalité.

Le Conseil du STIF, dans sa séance du 8 juillet 2009, a approuvé le projet de rénovation de 20 gares en grande couronne présenté par le Bénéficiaire.

EN CONSÉQUENCE IL EST ARRÊTÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières selon lesquelles est réalisé et financé le programme de « Rénovation de 20 gares de grande couronne » inscrit au contrat d'exploitation entre le STIF et la SNCF pour la période 2008-2011.

La présente convention définit un coût de 20,652 M€ HT (euros courants) pour la rénovation de 20 gares sur lequel le Bénéficiaire s'engage, dans la limite des éléments descriptifs du projet définis dans l'article 2 ci-après. La présente convention définit également les engagements des financeurs.

ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU PROGRAMME ET CALENDRIER DE REALISATION

2.1. CHOIX DES GARES DU PROGRAMME

Le programme concerne 20 gares des départements de grande couronne, et porte sur la rénovation des accès, des halls des bâtiments voyageurs et de certains espaces de distribution Transilien, des souterrains ou passerelles, des quais et des espaces d'attente sur ces derniers, incluant les aménagements provisoires nécessaires à l'exécution des travaux.

Le choix des 20 gares de grande couronne a été effectué sur la base des critères suivants:

- gares situées en grande couronne, dans les départements de la Seine et Marne (77), des Yvelines (78), de l'Essonne (91) et du Val d'Oise (95),
- gares n'ayant pas fait l'objet d'un projet de rénovation depuis 2000,
- état et niveau qualitatif des bâtis et des matériaux, confort d'attente, qualité et lisibilité des cheminements, ambiance générale, sentiment de sûreté, sécurité, et enfin, aspect extérieur des gares
- et plus globalement, niveaux de trafic voyageurs bénéficiant des rénovations

Les 20 gares de ce programme sont mentionnées dans la liste reprise en annexe n°1.

2.2. CONTENU DE CHACUNE DES 20 OPERATIONS DU PROGRAMME

Les améliorations apportées par ce programme ont notamment pour objet de traiter :

- dans 15 gares : les passerelles ou souterrains
- dans 14 gares : les accès extérieurs aux BV
- dans 10 gares : les conditions d'attentes sur les quais
- dans 7 gares : l'état des quais,
- dans 7 gares : les hall et guichets des BV. A noter que ces travaux nécessitent pour 4 des sites concernés des aménagements provisoires. De plus, pour 2 gares, il est prévu d'effectuer concomitamment des travaux sur les locaux du back office. Le financement de ces ouvrages sera réalisé sur ressources propres SNCF.
- dans 5 gares : l'aspect extérieur des BV.

Le Programme d'Intention est mentionné, pour chacune des 20 gares, dans le Dossier d'Initialisation joint en annexe 2.

La répartition prévisionnelle des coûts établis au niveau des esquisses chiffrées par gare, par thème et par périmètre d'intervention, est mentionnée, à titre strictement indicatif, à l'annexe n°3.

Le programme s'entend être réalisé sur l'ensemble du domaine ferroviaire fréquenté par les voyageurs des gares Transilien, sans distinction de la propriété des installations (SNCF ou RFF).

Pour chaque projet de rénovation de gare de ce programme, le Bénéficiaire de la subvention transmet au STIF les documents d'études validés décrivant en détail le programme fonctionnel du projet avant engagement des travaux.

2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME

Le calendrier prévisionnel de livraison des 20 projets de rénovation de gares s'inscrit dans le Programme Quadriennal d'Investissements contractué entre le Bénéficiaire et le STIF pour la période 2008-2011.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux préalables à la mise en service est fixée à 34 mois à compter de la mise en place de l'ensemble des subventions de ce programme par le STIF et la RIF.

Pour chacune des 20 projets de rénovation de gares de ce programme, le Bénéficiaire informe officiellement le STIF, au plus tard quatre semaines avant, de la date effective de mise en service de l'opération.

ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DE LA SNCF

Le Bénéficiaire assurera la mission de maîtrise d'ouvrage visant à la réalisation du programme d'aménagement des gares, objet de la présente convention (Directeur d'Opération : Monsieur Thierry JOUBERT, SNCF – Transilien).

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

La part RFF de ce programme fera l'objet d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à la SNCF pour la réalisation des travaux. La propriété des installations du domaine RFF rénovées par la SNCF sera conservée par RFF.

Le Bénéficiaire assume, en tant que maître d'ouvrage du programme, l'entière responsabilité de l'ensemble des travaux de chaque projet de rénovation de gare et de l'exploitation de ces gares pendant les phases travaux, et notamment en cas de recours formulés par des tiers.

Le Bénéficiaire se charge, seul ou par l'intermédiaire d'un tiers, de la réalisation des travaux et de l'exploitation des installations impactées par ces travaux. Lorsque la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations impactées par ceux-ci est confiée à un tiers par le Bénéficiaire, ce dernier s'engage à faire respecter les engagements de la présente convention audit tiers. Le Bénéficiaire ne saurait se prévaloir de la défaillance du tiers à qui il aurait confié la réalisation des travaux ou l'exploitation des installations pour s'exonérer des engagements auxquels il a souscrit au titre de la présente convention.

Le Bénéficiaire assume par ailleurs l'entière responsabilité de l'exploitation des installations rénovées par ce programme dont elle est propriétaire pendant la durée de la convention.

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 opérations de ce programme ou de l'exploitation des gares objets de la présente convention.

ARTICLE 4 – COUT DU PROGRAMME

Les dépenses afférentes à l'ensemble des 20 projets de rénovation de gares de ce programme sont évaluées à 20,652 M€ exprimés en euros courants hors taxe.

Elles comprennent tous les frais normaux de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

Le coût de ce programme placé sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF inclut par ailleurs les dépenses afférentes aux locaux de service, pour un montant de 0,342 M€ courants hors taxe.

La répartition des coûts, par gare, par thème et par périmètre d'intervention, est mentionnée à titre indicatif pour les besoins de la compréhension de l'opération à l'annexe n°3 Des évolutions peuvent avoir lieu au cours des études et suite à l'analyse plus approfondie des projets. Les actions définitives seront définies par les études détaillées objet du § 9.2.

La décomposition par gare des coûts du programme figurant dans l'annexe n°3 fera l'objet d'un bilan réactualisé après réalisation des travaux.

ARTICLE 5 – FINANCEMENT DU PROGRAMME

5.1. PLAN DE FINANCEMENT DU PROGRAMME

Le plan de financement de la rénovation des 20 gares de ce programme est le suivant :

Montant du projet en M€ courants HT :		STIF		RIF		SNCF	
		Montant	Clef subv.	Montant	Clef subv.	Montant	Clé
Domaine SNCF :							
• Rénovation hors locaux de service	11,012	5,506	50%	5,506	50%	0	0%
• Locaux de service	0,342	0	0%	0	0%	0,342	100%
Domaine RFF	9,298	4,649	50%	4,649	50%	0	0%
TOTAL	20,652	10,155	100%	10,155	100%	0,342	100%

5.2. PARTICIPATION DU STIF AU FINANCEMENT DU PROGRAMME

La subvention maximale et non révisable à la hausse d'un montant de 10,155 M€ HT est allouée par le STIF au Bénéficiaire, qui fera son affaire de l'exploitation et de l'entretien des installations faisant l'objet des investissements de la présente convention.

Une autorisation de programme de 10,155 M€ est ouverte à cet effet par le 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 de suivi des investissements du contrat d'exploitation STIF/SNCF.

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

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

Si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification de la subvention du STIF, le Bénéficiaire n'a pas transmis aux services du STIF un ordre de service de démarrage des travaux sur un premier projet de rénovation de gare de ce programme et une demande de paiement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de ce programme, ladite subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF sur sollicitation écrite du Bénéficiaire avant expiration de ce délai, si celui-ci établit auprès du STIF que les retards de démarrage du programme ne lui sont pas imputables.

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

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

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil du STIF dans sa séance du 29 mars 2006, et modifié le 10 décembre 2008 à compter de la date de démarrage des travaux et de demande du premier acompte de 15% sur le programme, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour achever les travaux du programme désigné à l'article 1 et présenter son solde.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision de la Directrice Générale du STIF, si le Bénéficiaire saisit le STIF avant l'expiration du délai de quatre ans et établit que les retards d'achèvement du programme ne lui sont pas imputables.

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service du dernier projet de rénovation de gare de ce programme et sur chaque projet à :

- mentionner chacun des financeurs du programme en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs.

ARTICLE 8 – MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

8. 1. DEMANDES DE VERSEMENT

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

- le versement d'un premier acompte de 15% du montant total de la subvention du STIF allouée pour la réalisation de la totalité du programme au vu de l'ordre de service (ou bon de commande) de démarrer les travaux ;

- s'ils sont sollicités par le Bénéficiaire, le versement d'acomptes intermédiaires sur des projets de rénovation de gares en cours de réalisation, sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des travaux effectués 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 des projets de rénovation de gares achevés sera subordonné à :
- la production de l'avis d'achèvement des travaux sur chaque projet de rénovation de gare réalisé, sans réserve, daté, établi par le Bénéficiaire de la subvention allouée,
 - la production de l'état récapitulatif des dépenses HT comptabilisées, certifié exact et sincère par le service financier de la SNCF sur chaque projet de rénovation,
 - la production d'un tableau récapitulatif du coût final prévisionnel du programme sur chaque projet de gare,
 - un contrôle sur site effectué par le STIF ou son représentant, afin de vérifier la conformité des travaux réalisés par rapport au projet financé ;
 - le respect des modalités de communication définies à l'article 9.3

nota : le montant total de la subvention est plafonné à 10,155 M€ courants.

8. 2. MANDATEMENT ET REGLEMENT

Les versements de subvention au Bénéficiaire s'effectueront sur le compte ouvert à son nom à l'Agence centrale de la Banque de France, à Paris, dont les références du compte sont les suivantes :

- Code Banque : 30001
- Code guichet : 00064
- N° compte : 00 000 062 385
- Clé : 95

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

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

8. 3. ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

Le Bénéficiaire a programmé, dans sa demande de subvention au STIF, ses appels de fonds selon le calendrier figurant en annexe n°4, joint à titre strictement indicatif.

Cet échéancier peut être recalé à l'occasion des suivis d'opérations réalisés conformément aux dispositions de l'article 9, dans les limites des délais du règlement budgétaire et financier du STIF mentionnés aux articles 6 et 7.

ARTICLE 9 – SUIVI DU PROGRAMME

9.1. SUIVI DU PROGRAMME DANS LE CADRE DU CONTRAT D'EXPLOITATION STIF-SNCF

Le suivi de ce programme d'investissements du PQI 2008-2011 s'inscrit dans le cadre du contrat d'exploitation 2008-2011 entre le STIF et la SNCF. Ce suivi est conforme aux principes définis dans ce contrat, et plus particulièrement aux dispositions des Titres IV relatif aux Biens et Investissements et VI relatif aux Modalités d'exécution du contrat.

Le Bénéficiaire communique au STIF, en décembre de chaque année, un tableau de suivi du programme, qui précise pour chacune des 20 gares de ce programme :

- la date de commencement des différentes phases d'études
- la date d'engagement des travaux
- le cout et la durée prévisionnels des travaux à leur démarrage
- la période envisagée de mise en service
- le coût final prévisionnel du programme

Des réunions sont organisées en tant que de besoin par les Parties pour examiner les évolutions significatives de ce programme ou difficultés éventuelles d'exécution de cette convention.

9.2. TRANSMISSION DES ETUDES DETAILLEES AU STIF

Les documents d'études plus détaillés, sur le contenu fonctionnel, que les Dossiers d'Initialisation de chacun des 20 projets de rénovation de gare de ce programme sont transmis au STIF, sous forme informatique, au rythme de leur production et de leur validation par le Bénéficiaire, nécessairement avant engagement des travaux.

Dans le cas où les Parties conviennent d'une modification du contenu des projets de ce programme conformément aux termes de l'article 10, le Bénéficiaire informe par écrit le STIF des modifications apportées et de leur impact sur le programme (impact sur le service aux voyageurs, évolution du contenu des projets, de leur coût, et de leur calendrier de réalisation).

9.3. PUBLICITE, COMMUNICATION, INAUGURATIONS

Le Bénéficiaire s'engage, jusqu'à la mise en service de chaque projet de rénovation de gare, à :

- mentionner chacun des financeurs de l'opération en indiquant leur taux de financement, sur tout acte de publicité ou d'information concernant l'opération et y faire figurer leurs logos,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des financeurs,
- rapporter, en tant que de besoin, les réactions de la population concernant les travaux entrepris,
- de lui faire valider tout support de communication lié à cette inauguration dans un délai qui intègre le temps nécessaire à la consultation et la prise en compte des éventuelles modifications souhaitées par le STIF. Le STIF apporte dans ce cas une réponse dans un délai raisonnable.
- informer le STIF, quatre semaines avant au minimum, de la date de fin des travaux de chaque gare,

9.4. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROGRAMME

Le Bénéficiaire établit sous sa responsabilité, au plus tard deux ans après la réalisation du programme, un bilan physique et financier des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant plus particulièrement le descriptif des aménagements réalisés, retraçant l'évolution éventuelle du coût 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).

ARTICLE 10 - INVARIABILITÉ DU PROGRAMME

Toute modification substantielle ou impactant significativement le service offert aux voyageurs que le Bénéficiaire souhaite effectuer par rapport au contenu du programme remis avec les études détaillées ne pourra être apportée sans être expressément autorisée par le STIF, à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention et pendant la durée des travaux.

Les demandes de modification effectuées par le Bénéficiaire font l'objet d'un descriptif détaillé, qui indique notamment leur impact sur le contenu et le périmètre des aménagements à réaliser, sur le service offert aux voyageurs, et sur le calendrier de réalisation de l'opération.

En cas de modification des données de programme de la part de l'une des Parties, ou du refus des demandes de permis de construire remettant en cause la structure, l'implantation des ouvrages ou leurs caractéristiques fonctionnelles, la présente convention devra faire l'objet d'un avenant.

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 contenu du programme subventionné par la présente convention ou modifié conformément aux dispositions de l'article 10, le Bénéficiaire sera 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 par 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, le comité de suivi des investissements du contrat STIF-SNCF se prononcera sur la mise en œuvre de la procédure de conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF.

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 11 - DEMOLITION OU MODIFICATION D'AFFECTION DES AMENAGEMENTS REALISES

En cas de démolition ou de modification d'affectation des aménagements réalisés sur une gare dans le cadre de la présente convention et dont la propriété relève du Bénéficiaire, le Bénéficiaire en informe 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 14 seront alors mises en œuvre.

ARTICLE 12 - INTERESSEMENT AU RESPECT DES DELAIS DE REALISATION DES 20 OPERATIONS DU PROGRAMME

Conformément à l'article 55 du contrat 2008-2011 entre le STIF et la SNCF, un dispositif d'incitation de la SNCF à réaliser les investissements considérés comme prioritaires par le STIF dans un délai conforme à celui prévu par le calendrier prévisionnel du PQI est mis en place pour ce programme de rénovation de 20 gares de grande couronne.

Le principe de calcul du bonus/malus est détaillé dans l'article 55 du contrat d'exploitation 2008-2011. Le montant unitaire du bonus/malus est fixé dans ce contrat, pour chaque gare de ce programme à 3 000 euros HT par mois de retard ou d'avance par gare.

Le calendrier prévisionnel sur la base duquel seront calculées les incitations de l'année n, au 01/01 de l'année n pour les bonus et au 31/12 de l'année n pour les malus, est le suivant :

- 2011 : 5 projets de rénovation de gares mis en service pour cette année
- 2012 : 15 projets de rénovation de gares mis en service pour cette année

Dans le cas où l'ensemble des subventions de ce programme n'est pas mis en place à la signature par les deux Parties de cette convention, ce calendrier sera le cas échéant réajusté dès mise en place de l'ensemble des subventions dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 13 – 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 Bénéficiaire.

Compte tenu des modalités de l'article 11 relatives à l'usage des biens rénovés à l'aide de cette subvention, la présente convention prend fin 10 ans après la date de la mise en service effective des installations réalisés dans chaque gare par les investissements de cette convention. Dans ce cas, le Bénéficiaire a préalablement informé le STIF de la date de mise en service de la gare.

La SNCF s'engage à appliquer les dispositions du contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur concernant le mode de gestion des biens faisant l'objet de la présente convention.

ARTICLE 14 - RESILIATION

Dans l'hypothèse visée à l'article 10 d'une modification du programme non autorisée par le STIF et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, l'engagement des AP et le paiement de la subvention sont annulés pour la gare concernée. Les sommes déjà perçues par le Bénéficiaire correspondant à la subvention pour cette gare devront être reversées au STIF.

Dans l'hypothèse visée à l'article 11 et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, le paiement du solde de la subvention est annulé pour la gare concernée, et la subvention perçue par le Bénéficiaire pour cette gare est alors reversée au STIF au prorata de la durée d'amortissement non exécutée sans pouvoir excéder dix ans.

Dans ces deux hypothèses et à défaut d'accord, en dernier recours, à l'issue de la conciliation prévue dans le contrat d'exploitation STIF-SNCF en vigueur, les différentes dispositions de la présente convention pour 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 15 - FRAIS ET DISPOSITIONS DIVERSES

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

ARTICLE 16 - 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.

La Directrice Générale du STIF Sophie MOUGARD,	
Le Président Directeur Général de la SNCF Guillaume PEPY,	

ANNEXE 1**LISTE DES 20 GARES A RENOVER**

Nom de la gare	Ligne	Entrants/jour	département
Cergy St Christophe	A	9 455	95
Arpajon	C	2 820	91
Epinay sur Orge	C	4 150	91
Porchefontaine	C	1 270	78
Les Noues	D	2 680	95
Orangis Bois l'Epine	D	4 020	91
Viry Châtillon	D	2 140	91
Emerainville Pontault Combault	E	6 610	77
Ecouen Ezanville	H	2 500	95
L'Isle Adam Parmain	H	1 020	95
Méry sur Oise	H	820	95
Andrésy	J	780	78
Epône Mézières	J	2 140	78
La Frette Montigny	J	1 310	78
Maurecourt	J	950	78
L'étang la Ville	L	1 000	78
Montreuil	L	3 610	78
Plaisir les Clayes	N	2 270	78
St Cyr	N	4 400	78
Meaux	P	10 720	77

ANNEXE 2

PROGRAMME D'INTENTION PAR GARE
(Voir Dossiers d'Initialisation consultables sur demande)

ANNEXE 3

REPARTITION PREVISIONNELLE DES AMENAGEMENTS PAR COMPOSANTE DE LA GARE

Gares	Extérieur BV	Hall BV et guichets	Accès directs	Souterrains ou passerelles (liaison Quai/Quai)	Quais (autre que mobilier et info)	Espaces d'attente sur les quais	Autres	Total
Cergy St Christophe	3%	69%	0%	13%	8%	0%	5%	100%
Arpajon	3%	49%	30%	5%	0%	0%	12%	100%
Epina y sur Orge	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%
Porchefontaine	0%	71%	0%	6%	0%	0%	23%	100%
Les Noues	38%	0%	4%	3%	0%	54%	0%	100%
Orangis bois de l'Epine	0%	1%	10%	0%	88%	1%	0%	100%
Viry Chatillon	0%	57%	0%	24%	0%	0%	18%	100%
Emerainville Pontault-Combault	20%	0%	41%	21%	4%	14%	0%	100%
Ecouan Ezanville	0%	0%	25%	31%	0%	44%	0%	100%
L'isle Adam Parmain	8%	0%	29%	44%	16%	3%	0%	100%
Mery sur Oise	0%	0%	33%	58%	0%	8%	0%	100%
Andresy	0%	0%	20%	59%	0%	21%	0%	100%
Epone Mézières	0%	0%	39%	61%	0%	0%	0%	100%
La Frette Montigny	0%	0%	35%	4%	61%	0%	0%	100%
Maurecourt	2%	0%	7%	49%	0%	41%	0%	100%
Etang la Ville	0%	0%	34%	41%	23%	2%	0%	100%
Montreuil	0%	7%	20%	63%	10%	0%	0%	100%
Plaisir les Clayes	0%	0%	26%	22%	0%	52%	0%	100%
St Cyr	0%	56%	0%	24%	7%	14%	0%	100%
Meaux	0%	35%	38%	27%	0%	0%	0%	100%

ANNEXE 4

ECHEANCIER DES DEPENSES

L'échéancier prévisionnel des dépenses est défini dans les tableaux ci-après. Les montants indiqués sont établis en euros courants.

Sur proposition de la SNCF, cet échéancier est ajusté chaque année à l'occasion du suivi du déroulement de l'opération prévu à l'article 8 ci-après, en fonction de l'avancement des études, et du déroulement du chantier.

En M€ courants :

	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Echéanciers des dépenses totales	0	3,955	10,282	6,416	20,652
dont locaux de service (financés sur Ressources Propres SNCF)	0	0,066	0,170	0,107	0,342
dont dépenses subventionnées par le STIF		1,945	5,055	3,155	10,155