

En vue de solder les autorisations de programme conventionnelles de la convention de 2006 pour les travaux de la rue du Port de Buc, il est proposé également d'affecter au bénéfice de RFF et de la SNCF deux nouvelles subventions pour un montant total de **2 589 727,73 €**, répartis comme suit :

Pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers

Bénéficiaire : RFF	Montant : 1 791 605,73 €
Bénéficiaire : SNCF	Montant : 798 122 €

2.2. Tramway T1 à Val de Fontenay

Le tramway T1, première ligne de tramway moderne en Ile-de-France, a été mis en service en 1992 entre Bobigny et Saint-Denis, dans le département de Seine Saint-Denis. En décembre 2003, il a été prolongé de Bobigny à la gare RER de Noisy-le-Sec, actuel terminus de la ligne. Le tramway T1 continue de s'étendre : en 2012 sera mis en service le tronçon entre la gare de Saint-Denis et Asnières-Gennevilliers.

Le présent rapport concerne le prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay, dont les financements sont inscrits :

- au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 pour un montant de 10 M€. L'enveloppe allouée a été entièrement affectée pour la convention en cours (schéma de principe et enquête publique)
- à la convention particulière transport pour un montant de 75 M€, dont 30 M€ au titre de la liste principale et 45 M€ au titre de la liste secondaire.

Au-delà de la gare de Noisy-le-Sec, le prolongement est donc prévu jusqu'à la gare RER de Val-de-Fontenay. Ce projet a été dans un premier temps présenté aux élus et à la population d'avril à septembre 2001. Celui-ci a été bien accepté par les collectivités à l'exception de Noisy-le-Sec qui appelait quelques interrogations.

Un schéma de principe a été établi en 2002. A cette occasion, le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage :

- le Département de Seine Saint-Denis pour les aménagements des voiries ;
- la RATP pour le système de transport.

La nouvelle équipe municipale de Noisy-le-Sec, élue en janvier 2003, a souhaité réexaminer les dispositions relatives au tracé du tramway sur sa commune (difficultés d'accès à la place Carnot, insertion difficile en centre-ville, coupure de la ville...). De nouveaux tracés ont donc été étudiés sous l'égide du STIF en 2004 et 2005. Cette étape a été suivie d'un complément de concertation à Noisy-le-Sec (octobre 2005). En décembre 2006, le STIF a approuvé un nouveau dossier d'objectifs et de caractéristiques principales. La concertation publique s'est déroulée du 3 novembre au 30 décembre 2008. Le bilan de la concertation a été présenté au Conseil du STIF de décembre 2009.

Le 24 septembre 2010 a été notifiée la convention de financement des études de niveau schéma de principe et de l'enquête publique pour un montant de 10 M€ (7 M€ Région + 3 M€ Etat). Parallèlement, la Région a financé une étude d'exploitation sur le tramway T1 ainsi que ses deux prolongements. Les études présentées en 2011 ont montré la nécessité de procéder à une coupure d'exploitation. Cette coupure aura lieu à Bobigny, apparu comme le lieu le plus approprié. Le projet de tramway jusqu'à Val-de-Fontenay inclus désormais la section entre Bobigny et Noisy-le-Sec.

Les études générales de tracé du projet se poursuivent pour assurer l'approbation du schéma de principe par le Conseil du STIF fin 2011, puis l'enquête publique en 2012, pour viser la fin des travaux pour fin 2016 conformément au plan de mobilisation. Des études techniques spécifiques sont menées concomitamment sur chaque secteur nécessitant une concertation plus approfondie avec les communes quant aux conditions d'insertion du tramway, notamment à Noisy-le-Sec.

L'objet de la présente convention est donc de financer :

- les études, à minima de niveau PRO, permettant la réalisation de l'avant-projet administratif. C'est sur la base de ce document que les maîtres d'ouvrage s'engageront sur un coût d'objectif ;
- les premières acquisitions foncières : pour la RATP, cela concernera principalement le site de maintenance et de remisage ; pour le département, il s'agit de continuer les acquisitions foncières des parcelles situées sur les emplacements réservés et de régulariser celles déjà effectuées.

La convention permettra également de financer un léger surcoût sur la convention en cours actuellement.

Le montant de la convention est de 24 M€ dont 22 M€ à la charge de la Région. Afin de ne pas retarder le lancement des études, cette somme sera affectée sur deux années :

- 12 M€ lors de la commission permanente de novembre 2011 ;
- 10 M€ lors de la première commission permanente de 2012.

La commission permanente a déjà voté des crédits à hauteur de 7 000 000 € destinés à financer les études pour le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay :

- le 27 novembre 2008 (CP 08-1260) : 2 800 000 € pour la concertation préalable (CG 93),
- le 17 novembre 2009 (CP 09-1225) : 4 200 000 € pour les études de schéma de principe (RATP), le dossier d'enquête publique et l'organisation de l'enquête publique (RATP + CG 93).

Conformément au projet de convention de financement figurant en annexe, il vous est donc proposé d'affecter au bénéfice du Département de Seine Saint-Denis et de la RATP, les subventions suivantes :

Tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

Bénéficiaires :

RATP	8 000 000 €
CG 93	4 000 000 €

2.3. TCSP Massy – Les Champarts, 1^{ère} phase du TCSP RN 20 Massy - Arpajon

L'opération TCSP RN 20 Massy - Arpajon, prévue au schéma directeur de la Région Ile-de-France de 2008, est inscrite au contrat particulier Région – Département du Val-de-Marne pour un montant de 2M€ d'études et à la convention particulière transports Etat – Région 2011-2013 pour un montant de 6M€.

La section Massy – Les Champarts, entre le pôle multimodal de Massy et le carrefour « Quatre Fourchettes » à Chilly-Mazarin, constituera le tronc commun des futures liaisons Massy-Orly et Arpajon-Massy et permettra le prolongement de la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines - Massy vers Orly. Le site propre à réaliser est long d'environ 3 km.

7. TRAMWAY T1 A VAL DE FONTENAY

⇒ DESCRIPTION DU PROJET

• Objectifs généraux / éléments de contexte :

Le Conseil du STIF du 8 juillet 2009 a approuvé le bilan de la concertation qui s'est en novembre et décembre 2008 dans les cinq communes concernées par le prolongement du T1 (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois).

Les principaux enseignements de la concertation, ainsi que de la commission de suivi (qui s'est tenue le 18 juin 2009) résident dans l'adoption du tracé dit « Jean Jaurès » passant par le centre ville de Noisy-le-Sec. Lors de la Commission de suivi, les élus locaux présents ont réaffirmé leur engagement sur le projet. Les engagements pris par la Région, à savoir le renouvellement du matériel roulant et la rénovation du pôle gare de Noisy ont également été rappelés (voir carte ci-jointe).

A noter également que l'opération de prolongement de la ligne 11 « Marie des Lllas/ Rosny-Bois Perrier » est en interface avec le prolongement T1, avec une correspondance place Carnot à Romainville.

• Principales caractéristiques

Le prolongement du T1 de Noisy le Sec à Val de Fontenay c'est :

- 5 communes desservies dans deux départements (93 et 94) : Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois ;
- 8 kilomètres de ligne nouvelle ;
- 13 à 15 stations (selon le tracé) dont 10 avec correspondances ;
- 79 000 à 86 000 emplois desservis (selon le tracé) ;
- 24 à 26 minutes de temps de parcours entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay (selon le tracé) ;
- Une fréquence de 4 minutes en heure de pointe et 6 minutes en heure creuse ;
- Une vitesse commerciale de 18 km/h ;
- 40 000 voyages quotidiens (11 millions annuels).

Au regard des études d'exploitation financées par la Région (cf points suivants), le projet initial décrit ci-dessus se trouve agrémenté de la section actuellement en service entre Bobigny et Noisy-le-Sec (+ 6 stations y compris Bobigny et Noisy). Le projet devient donc une ligne de Bobigny à Val de Fontenay.

⇒ COUT ET FINANCEMENT

Le coût est évalué aujourd'hui à environ 500 M€.

Ce projet est inscrit au Contrat de Projets « 2007-2013 » pour un montant d'études de 10 M€ (7 M€ RIF et 3M€ Etat). Ces 10 M€ ont permis de financer une convention portant sur la réalisation des études pré opérationnelles (Schéma de Principe pour le système de transport et Avant Projet pour l'insertion urbaine) et la préparation de l'enquête publique. Cette convention a été validée par le Conseil du STIF en novembre 2009.

Le prolongement du T1 est également inscrit à la convention particulière adoptée par le Conseil Régional le 23 juin 2011. A ce titre il est prévu un financement de 75 M€ ventilé ainsi :

- 30 M€ au titre de la liste principale, financé à 100 % par la Région ;
- 45 M€ au titre de la liste complémentaire, à titre d'avance régularisable entre les partenaires (Etat, Région, Départements).

⇒ AVANCEMENT

Lors du Conseil du STIF du 8 juillet 2009, les échéances des prochaines étapes du projet ont été présentées :

- | | |
|------------------------------------|------------|
| - enquête publique : | début 2012 |
| - Déclaration d'Utilité Publique : | fin 2012 |
| - début des travaux : | 2013-2014 |
| - fin des travaux : | 2016 |

⇒ ENGAGEMENTS DE LA REGION

• Matériel roulant

Lors des réunions précédentes, la Région s'est engagée sur la rénovation du matériel roulant et celle du pôle de Noisy-le-Sec. Ces engagements étaient soumis à l'adoption du tracé par le centre-ville de Noisy-le-Sec.

De fait, la création d'une nouvelle ligne implique un matériel neuf.

• Pôle de Noisy-le-Sec

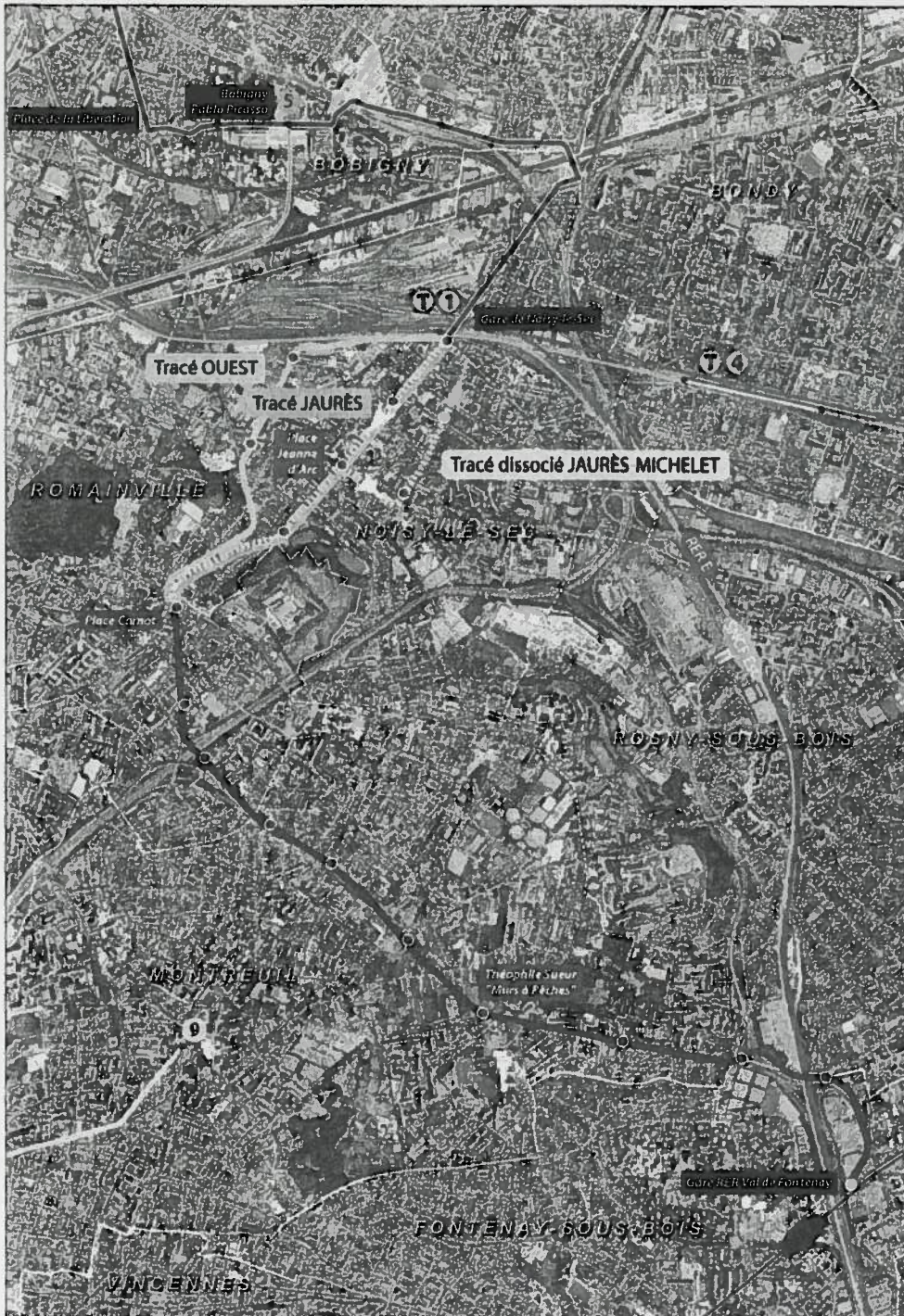
La Région est vigilante quant à une réalisation concomitante du prolongement du tramway et du pôle gare de Noisy-le-Sec. Elle a passé à la CP du 17 novembre 2010 une convention de financement portant sur le DOCP et la concertation du pôle gare (montant total = 300 000 € ; dont part Région = 210 000 €).

• Etude d'exploitation du T1

Dans le cadre des deux prolongements du T1 (est et ouest), la Région a décidé de financer des études d'exploitation et d'adaptation du T1 (700 000 €). Celles-ci consistent en :

- une mise à niveau des quais du T1 existant (adaptation à un nouveau matériel) ;
- une étude permettant d'envisager la future exploitation du T1 (coupure d'exploitation comme sur le T3), qui sera la ligne la plus longue du réseau francilien ;
- la résorption des points noirs actuels (temps d'attente, priorité aux feux, flux dans les stations...).

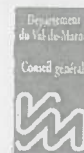
Les études d'exploitation ont montré la nécessité de faire une coupure d'exploitation. Le meilleur endroit (insertion et impact voyageurs limité) est Bobigny – Picasso, qui a été acté techniquement lors du comité de suivi du 25 novembre 2010. Il a donc été proposé de créer à cet endroit un double terminus (une ligne Bobigny – Val de Fontenay et une ligne Bobigny – Asnières). La Ville de Bobigny a accepté en conseil municipale le principe de création de ce double terminus. Ce double terminus, ainsi que la mise à niveau des quais compris entre Bobigny et Noisy-le-Sec sont donc intégrés au projet de T1 vers Val-de-Fontenay.



Convention de réalisation et de
financement des études
Relatives à l'élaboration du Dossier
d'Avant Projet
pour le tramway T1 de Bobigny à Val-de-
Fontenay



 **île de France**



SEINE-SAINT-DENIS
LE DÉPARTEMENT



L'agence organisatrice de vos transports en Île de France

TABLE DES MATIERES

0	<u>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION.....</u>	6
1	<u>OBJET DE LA CONVENTION.....</u>	8
1.1	RAPPEL DES ELEMENTS D'ETUDE DEJA EFFECTUES.....	8
1.2	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'ETUDE	8
1.2.1	LE DOSSIER D'AVANT PROJET (AVP)	8
1.2.2	LE CONTENU DES DOSSIERS	9
1.2.3	LES ACQUISITIONS FONCIERES	9
1.3	CALENDRIER DE REALISATION DE L'AVP.....	9
2	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	9
2.1	LA MAITRISE D'OUVRAGE	9
2.1.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	9
2.1.2	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DES MAITRES D'OUVRAGE	10
2.1.3	ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE (SI PLUSIEURS MOA).....	10
2.2	LES FINANCEURS.....	11
2.2.1	IDENTIFICATION	11
2.2.2	ENGAGEMENTS	11
3	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	11
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'ETUDE	11
3.2	CONTENU DES ETUDES DES MAITRES D'OUVRAGE.....	12
3.2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DE REPARTITION DES COUTS PAR MAITRES D'OUVRAGE	12
3.2.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	12
3.3	PLAN DE FINANCEMENT	13
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ETAT ET LA REGION 13	
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES.....	13
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE.....	14
3.4.3	PAIEMENT.....	14
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	15
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION 16	
3.6	COMPTABILITE DES MOA.....	16
4	<u>MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS</u>	16
5	<u>GESTION DES ECARTS</u>	16
6	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	17

6.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	17
6.2	REGLEMENT DES LITIGES	17
6.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	17
6.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	18
6.5	MESURES D'ORDRE	18

7 ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION..... 18

7.1	COMITE TECHNIQUE	18
7.2	COMITE DES FINANCEURS	19
7.3	COMMISSION DE SUIVI.....	20
7.4	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	20
7.5	COMITE DES MAITRES D'OUVRAGE DIT « REVUE DE PROJET »	20

8 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES..... 20

8.1	DIFFUSION DES ETUDES.....	20
8.2	COMMUNICATION DES FINANCEURS.....	21

VISA PREFECTURE DE REGION..... 22

Entre

1/ La **Région Ile-de-France**, n°SIRET 237 500 079 00064, Collectivité Territoriale, dont le siège est situé 35, boulevard des Invalides à Paris (7^{ème}), représentée par son Président, habilité à cet effet par la délibération n° en date du 201....,

Ci-après, désigné par « **la Région** »,

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

Ci-après, désigné par « **l'Etat** »,

3/ Le **Département de la Seine-Saint-Denis**, n°SIRET .22930008200018, Collectivité Territoriale, dont le siège est situé 124 rue Carnot 93000 Bobigny, représentée par son Président, habilité à cet effet par la délibération n° en date du 201....,

Ci-après désigné par « **le Département de la Seine-Saint-Denis** »,

4/ La **RATP, Régie Autonome des Transports Parisiens**, Établissement Public à caractère industriel et commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général,

Ci-après, désignée par **la RATP**,

5/ Le **Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, n° SIRET 287 500 078 00020 Établissement Public à caractère administratif, dont le siège est situé 41, rue de Châteaudun (9^{ème}), représenté par sa Directrice générale habilitée à cet effet par la délibération n° 2009-0571 du 8 juillet 2009,

Ci-après, désigné par « **le STIF** »,

6/ Le **Département du Val de Marne**, Collectivité Territoriale dont le siège est situé à l'Hôtel du département, avenue du Général De Gaulle à Créteil, représentée par le Président du Conseil général, en vertu de la délibération de la Commission permanente n° en date du 201....,

Ci-après désigné par « **le Département du Val-de-Marne** »,

Visas

- Vu le code des transports,
- Vu la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs
- Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France
- Vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France modifiée,
- Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- Vu le contrat de plan Etat-Région Ile de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,
- Vu le Contrat de projets 2007-2013 État - Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,
- Vu la Convention particulière entre l'Etat et la Région Ile-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signé le 26 septembre 2011,
- Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 dite loi MOP
- Vu le Schéma de Principe approuvé par délibération n°7542 du conseil du STIF du 10 octobre 2002
- Vu le DOCP approuvé par délibération n°2006-0899 du conseil du STIF du 11 octobre 2006 ;
- Vu le bilan de la concertation de 2008 approuvé par délibération n° 2009-0571 du conseil du STIF du 8 juillet 2009.
- Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF)
- Vu la convention de financement relatives aux études et à l'élaboration du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique de l'opération prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay notifiée le 24 septembre 2010,
- Vu la délibération du Conseil Général de Seine-Saint-Denis d'13 Octobre 2011 relative aux principales caractéristiques de l'opération sous Maîtrise d'ouvrage départementale et à la création de la réserve départementale D1 dans le plan local d'urbanisme de Montreuil

Il est convenu ce qui suit :

0 Contexte général de l'opération

Le projet de prolongement du tramway T1 au-delà de Noisy-le-Sec a été inscrit dans le Contrat de Plan Etat Région 2000/2006 et est inscrit au Contrat de Projets Etat Région 2007/2013.

Après une phase de concertation menée en 2001 sur les 5 communes concernées par la liaison Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay (Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois), un Schéma de Principe a été élaboré sur l'ensemble du linéaire. Il proposait un tracé « dissocié » dans le centre de Noisy-le-Sec. Le 10 octobre 2002, le Conseil du STIF a :

- approuvé ce dossier pour la seule section Noisy-le-Sec-Montreuil Théophile Sueur,
- désigné les maîtres d'ouvrage des travaux (le département de la Seine Saint-Denis, coordinateur, pour l'aménagement des voiries et la RATP pour le système de transport).

En 2003, la nouvelle équipe municipale à Noisy-le-Sec a souhaité un réexamen des dispositions d'insertion relatives à sa commune. 2 nouvelles propositions de tracé ont été étudiées puis présentées au public à l'automne 2005 :

- un tracé « Jaurès », qui dessert le centre ville par la rue Jean Jaurès,
- un tracé « ouest », qui dessert le secteur ouest de la ville et la zone d'activités.

Cette concertation n'a cependant pas permis d'arrêter un choix de tracé à Noisy-le-Sec.

Pour compenser le retard pris et pour satisfaire aux dispositions de la loi de démocratie de proximité, le STIF a approuvé, fin 2006, un DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) couvrant l'ensemble du prolongement jusqu'à Val de Fontenay et présentant le tracé dissocié (schéma de principe de 2002) et les deux tracés alternatifs sur Noisy-le-Sec.

Saisi par le STIF, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a alors recommandé d'ouvrir une nouvelle phase de concertation sous l'égide d'un garant.

Cette concertation menée en novembre et décembre 2008, sur les 5 communes concernées, a permis de présenter au public le projet, ses variantes de tracé et le résultat :

- d'études complémentaires : études urbaines à Noisy-le-Sec, étude relative à la modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec et au matériel roulant,
- des études de définition conduites par le Département de la Seine-Saint-Denis sur les 4 communes de Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, études qui ont permis le choix d'une équipe de maîtrise d'œuvre sur ces 4 communes (hors ouvrage de franchissement des autoroutes A3 et A86).

Après élaboration du bilan de cette concertation, le Conseil du STIF a, par la délibération n° 2009-0571 du 8 juillet 2009, décidé de poursuivre le projet en demandant au département de la Seine-Saint-Denis et à la RATP d'élaborer :

- le schéma de principe complémentaire,
- le dossier d'enquête publique.

Par cette même délibération, le Conseil du STIF a précisé le cadre des études à venir notamment :

- une desserte du centre ville de Noisy-le-Sec par le prolongement du T1 passant par la rue Jean Jaurès,
- une desserte améliorée du sud de Noisy-le-Sec la suppression de la mise en tranchée du tramway, rue des Ruffins à Montreuil,
- un matériel roulant de nouvelle génération sur la ligne prolongée,
- l'élaboration d'un DOCP du projet de modernisation du pôle gare de Noisy-le-Sec,
- l'étude d'améliorations de la desserte des quartiers ouest de Noisy-le-Sec.

Le renouvellement du matériel roulant et la qualité du service attendu sur une ligne, à terme, de 25 km, ont conduit la Région à financer une étude d'exploitation sous maîtrise d'ouvrage de la RATP.

Cette étude a conclu à l'opportunité d'une coupure de la ligne en deux arcs exploités de manière indépendante, située à Bobigny – Pablo Picasso, et à la nécessité d'adapter les infrastructures entre ce lieu et le prolongement. Le principe de cette coupure a été acté en commission de suivi le 25 novembre 2010

Cette disposition conduit à élargir le périmètre d'intervention de l'opération de prolongement du T1 vers Val-de-Fontenay. Le linéaire de cette dernière s'étend désormais de la station Bobigny Pablo Picasso à la gare de RER de Val-de-Fontenay.

Le projet a déjà fait l'objet d'une convention de financement pour la réalisation d'étude et l'élaboration du Schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette convention notifiée le 24 septembre 2010, d'un montant de 10 M€ forfaitaire (montant indépendant de la présente convention), est financée à hauteur de 70% par la Région et 30 % par l'Etat.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a par ailleurs dépensé au titre du projet, en étant le seul financeur de ces dépenses, la somme de 1 970 684 € HT dans le cadre d'acquisitions foncières au gré des opportunités sur une période allant du mois de janvier 2001 à la fin du mois de juillet 2011.

En outre, le Département de la Seine-Saint-Denis a dépensé sur fonds propres des travaux de libération d'emprises et d'entretien (en 2011 à hauteur de 101 143.25 € HT).

Le 26 septembre 2011, l'Etat et la Région ont signé la Convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013. Dans ce cadre, le projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay est identifié en financement à hauteur de 75 M€ (ce 2008) réparti comme suit :

- à hauteur de 30 M€ au titre de la liste principale, financé à 100 % par la Région ;
- à hauteur de 45 M€ au titre de la liste complémentaire, qui pourront être mobilisés un an après la date de signature de la convention particulière

La présente convention de financement s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement des études pour la réalisation de l'Avant Projet (base d'études techniques de niveau PRO et une partie de la phase ACT), des acquisitions foncières nécessaires au bon déroulement de l'opération, l'élargissement du périmètre du projet et l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et afférant.

D'autres conventions devront couvrir la totalité de la phase ACT, des acquisitions foncières, notamment celles concernant le système de transport hors site de maintenance et de remisage, des travaux jusqu'à la mise en service du tramway.

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement de la constitution de l'avant projet à valider en conseil du STIF, réalisé sur la base d'études techniques de niveau PRO, pour l'opération de tramway T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay ;
- d'acter l'élargissement de périmètre du projet pour assurer la réalisation de la coupure à Bobigny μPablo-Picasso et la mise à niveau des stations entre la coupure et le prolongement ;
- de définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des études (Département de la Seine-Saint-Denis et RATP) ;
- de réaliser les premières acquisitions foncières nécessaires au bon déroulement de l'opération.

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

« Tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay »

1.1 Rappel des éléments d'étude déjà effectués

Au titre de l'opération, les études suivantes ont été validées par le STIF :

- le Schéma de Principe de 2002
- le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales de 2006
- le bilan de la concertation de 2008 approuvé en 2009
- la mise à jour du programme novembre 2010
- les études d'exploitation de la ligne T1 permettant de définir la coupure à Bobigny – Pablo Picasso

1.2 Définitions et contenu de l'étude

Le programme des études porte sur la constitution du dossier d'Avant-Projet. Dans le cadre de ce projet, il est convenu la constitution de l'avant projet sur la base d'études de niveau PRO (projet).

La présente convention permet de mener les études ACT qui s'avèrent nécessaires à l'optimisation du planning général de l'opération.

1.2.1 Le Dossier d'Avant Projet (AVP)

L'Avant-Projet porte sur des études de niveau PRO. Ces dernières sont fondées sur le schéma de principe du T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay approuvé en conseil du STIF, et sur les prescriptions de celui-ci, découlant des procédures réglementaires définissant la conception générale de l'ouvrage.

Certaines études de niveau ACT pourront être conduites dans le cadre de la présente convention, notamment pour stabiliser la planification opérationnelle.

1.2.2 Le contenu des dossiers

Les documents remis comprendront le dossier AVP ainsi que l'intégralité des études nécessaires à sa réalisation.

L'annexe 1 de la présente convention détaille les éléments constitutifs de l'AVP.

L'ensemble des documents sera remis par le MOA coordonnateur aux parties signataires de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format numérique.

1.2.3 Les acquisitions foncières

Dans le cadre de la présente convention de financement, les maîtres d'ouvrages procèdent aux acquisitions foncières nécessaires au maintien des échéances fixées dans le planning directeur de l'opération, à la garantie de réalisation du projet et à la bonne gestion économique de l'opération.

Concernant le maître d'ouvrage Département de la Seine-Saint-Denis, les acquisitions foncières prises en compte dans la présente convention correspondent aux parcelles se trouvant dans les emplacements réservés des différents documents d'urbanisme des communes traversées et réalisées après le 1er août 2011.

Concernant le maître d'ouvrage RATP, ces premières acquisitions concernent exclusivement les terrains qui accueilleront le futur site de maintenance (SMR). Toute autre acquisition de parcelle par la RATP au titre de cette convention est exclue. Les autres acquisitions, et les conditions de leur transfert au STIF à la fin de l'exploitation par la RATP seront déterminées dans une autre convention.

Le STIF pourra user de son droit de reprise sur les parcelles correspondant au SMR, acquises par la RATP dans le cadre de la présente convention de financement, dans les conditions prévues par les dispositions du décret n°2011-320 du 23 mars 2011.

Les acquisitions foncières déjà réalisées par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis sont jointes en annexe 9.

1.3 Calendrier de réalisation de l'AVP

Le délai de réalisation de l'étude est fixé à 36 mois, à compter de la notification de la présente convention par le STIF. La notification intervient lorsque l'ensemble des financements a été mis en place par chacun des financeurs. Le planning prévisionnel de l'AVP est joint en annexe à la présente convention.

2 Rôle et engagements des parties

2.1 La maîtrise d'ouvrage

2.1.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues à l'article 14 du décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du STIF et à l'article L1241-2 du code des transports, le STIF veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

2.1.2 Identification, engagements et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

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

Le STIF a désigné les maîtres d'ouvrage par délibération du 10 octobre 2002. Le STIF confirme la nomination des maîtres d'ouvrage pour l'opération de tramway et précisé les périmètres de chacun comme suit :

- **Le Département de la Seine-Saint-Denis** assure la Maîtrise d'Ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie sur la partie prolongée (entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare de Val-de-Fontenay). Il assure de plus la Maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine le tronçon « Avenue Gallieni » situé entre l'ex-RN3 et la gare de Noisy-le-Sec. Pour mémoire, le Département de la Seine-Saint-Denis a également passé une convention de maîtrise d'ouvrage unique avec le Département du Val-de-Marne lui permettant d'agir sur son territoire.
- **La RATP** assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport sur la totalité du linéaire (y compris de la plate-forme et des stations) et du site de maintenance et de remisage des rames. La RATP assure également la Maîtrise d'ouvrage des aménagements des espaces publics impactés par les évolutions d'infrastructure sur le tronçon déjà en service entre Bobigny Pablo Picasso et l'intersection ex-RN3/Avenue Gallieni à Noisy-le-Sec, ainsi que sur **l'ouvrage d'art spécifique au tramway de franchissement de l'A86**

Les engagements des maîtres d'ouvrage seront précisés dans le cadre d'une convention de maîtrise d'ouvrage.

2.1.3 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage (si plusieurs MOA)

Les maîtres d'ouvrage ont convenu de désigner un maître d'ouvrage coordinateur, le Département de la Seine-Saint-Denis.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage ;
- De Gérer les interfaces avec les opérations connexes ;
- D'assurer la conduite des procédures administratives communes au projet à l'exception des dossiers de sécurité ;
- De Piloter la communication du projet ;

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter à la médiation du STIF.

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, conformément au calendrier défini à l'article 1.3 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

2.2 Les financeurs

2.2.1 Identification

Le financement des études et acquisitions foncières, objets de la présente convention, est assuré par la Région Ile de France.

Le Département de le Seine-Saint-Denis, dans le cadre d'acquisitions foncières réalisées entre janvier 2001 et juillet 2011, est désigné financeur de l'opération.

Dans le cadre de la Convention particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013, signée le 26 septembre 2011, la Région finance les différents objets de la présente convention.

A ce titre, la part de l'Etat est financée par la Région à titre d'avance régularisable entre les partenaires (Etat, Région, départements) suivant la clé de répartition retenue au contrat de projet, dès la première mise en œuvre de la clause de revoyure prévue à l'article 3.2 de ladite convention.

2.2.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 2.1.2, des études en vue de l'élaboration du dossier d'avant projet (décrit à l'article 1 de la présente convention), dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études couvertes par la présente convention de financement est évalué à 22 000 000 €HT courants, **non actualisable et non révisable.**

3.2 Contenu des études des maîtres d'ouvrage

3.2.1 Tableau de synthèse de répartition des coûts par maîtres d'ouvrage

Les coûts pris en charge par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2-1-2, sont établis comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts Euros courants
Département de Seine Saint-Denis	10 000 000
RATP	12 000 000
TOTAL	22 000 000

3.2.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrages fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet :

Postes de prestations	RATP	CG 93
Surcoût études SDP		0
Etudes Bobigny - Noisy	1 000 000	0
Etudes Avant-Projet	9 250 000	6 600 000
Acquisitions Foncières	1 000 000	2 500 000
Provisions	750 000	500 000
Communication		400 000
TOTAL en € courants	12 000 000	10 000 000

Ces estimations prendront en compte une ligne de « Provisions pour études complémentaires » correspondant à des demandes particulières ou à des besoins spécifiques clairement identifiés au cours de l'étude.

Le lancement de ces études complémentaires devra être validé préalablement en Comité de Suivi (cf. article 7.2 de la présente convention).

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Opération de Tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

(Euros courants) Montant et %

	Région	Total
RATP	12 000 000	12 000 000
CG 93	10 000 000	10 000 000
Total	22 000 000	22 000 000

La participation financière du Département de la Seine Saint-Denis correspond aux acquisitions foncières effectuées au titre des emplacements réservés des différents plans locaux d'urbanisme de janvier 2001 à fin juillet 2011. Cette participation est de 1 970 684 € HT..La liste des parcelles visées, acquises par le Conseil Général de Seine Saint-Denis est annexée à la présente convention.

En outre, le Département de la Seine-Saint-Denis a dépensé sur fonds propres des travaux de libération d'emprises et d'entretien (en 2011 à hauteur de 101 143.25 € HT) pour le compte du projet.

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

3.4.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Pour l'étude, objet de la présente convention, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Versement des acomptes suivant le bénéficiaire

Versement des acomptes auprès du Département de Seine Saint-Denis

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des

factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.

- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Versement des acomptes auprès de la RATP

La demande de versement comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux maîtres d'ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5.

L'annexe 4 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrages.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, les maîtres d'ouvrage présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme ou son directeur financier et soit par le comptable public ou le commissaire aux comptes indiqués à l'article 3.4.4. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour la RATP, la régularisation du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

3.4.3 Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 3.4.1 de la présente convention.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des maîtres d'ouvrage.

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- Département de la Seine-Saint-Denis

sur le compte ouvert au nom du receveur général des finances collectivités territoriales à Saint-Denis, Banque de France,

dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00934	C 9340000000	92

- la RATP

sur le compte ouvert au nom de :

RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES du CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ,

dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
31489	00010	00 198 757 753	47

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Ile-de-France	35 Boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat Général	
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	
Département de la Seine - Saint-Denis	20 rue Gallieni 93006 Bobigny Cedex	Direction de la Voirie et des Déplacements	

3.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Le présent article ne s'applique pas pour les opérations relevant du CPER « 2000 - 2006 » et du CPJ « 2007 - 2013 », ainsi que pour les « Grands projets » définis comme ayant une durée de travaux supérieurs à quatre ans.

Dans tous les autres cas, la clause de caducité s'applique suivant les modalités indiquées ci-dessous.

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision du Président de la Région Ile-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.6 Comptabilité des MOA

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer préalablement les financeurs et le STIF de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 Modalités de contrôle par les financeurs

Les financeurs et le STIF peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de leur émission pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

5 Gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 3.3 de la présente convention constitue un plafond.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3-1, les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité de suivi de la convention de financement. Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Le cas échéant un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité et obtenu, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

6 Dispositions générales

6.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

6.2 Règlement des litiges

Les parties s'engagent à rechercher 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 déférés au Tribunal Administratif de Paris.

6.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation, dans la limite des montants conventionnés. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

6.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par le STIF à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 6.3; soit après la réalisation de la plus tardive des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.2.2 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,
- et dans les 18 mois après la validation de l'avant-projet en Conseil du STIF.

6.5 Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

7 Organisation et suivi de la présente convention

Conformément au Contrat de projets État Région Ile-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des délais indiqués, de la remise des documents et des estimations à cette étape du projet indiqués aux articles 1-2 et 1-3 de la présente convention.

Dans ce cadre, chaque maître d'ouvrage s'engage à remettre au maître d'ouvrage coordinateur l'ensemble des documents relatif à l'exercice de sa mission.

A la demande expresse du STIF, chaque maître d'ouvrage s'engage également à lui fournir directement 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, etc.).

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Comité technique

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrages ayant contracté une convention d'étude avec le STIF dans le cadre de ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques de l'AVP présenté en conseil du STIF, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, et si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

Les comptes-rendus de ces comités sont assurés par les services du STIF

7.2 Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

Le Comité des financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoins, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade, la fin de l'étape de l'étude permettant le versement du solde correspondant à la présente convention,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet, aussi bien l'information générale (éléments du plan de communication) que dans le cadre administratif et réglementaire (éléments de la concertation préalable),
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

Le compte rendu de chaque Comité de suivi est validé en début de séance.

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

7.3 Commission de suivi

Placé sous la présidence de la Directrice générale du STIF, la Commission de suivi comprend les signataires de la convention et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études relatives au dossier d'AVP approuvé par le STIF.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager,
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

7.4 Information hors comité et commission de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude 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 sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Chaque maître d'ouvrage s'engage également à inviter le STIF et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

7.5 Comité des maîtres d'ouvrage dit « revue de projet »

Un Comité des maîtres d'ouvrage est constitué des maîtres d'ouvrage ainsi que de leurs assistants et prestataires techniques suivant les besoins. Ce comité piloté par le maître d'ouvrage coordinateur, se réunira mensuellement. Les réunions sont dédiées à la coordination entre les différentes études. Le STIF y sera convié, et les financeurs en seront informés et pourront y assister. Les comptes-rendus de réunions seront adressés à l'ensemble des financeurs et au STIF.

Par défaut, Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion.

8 Propriété, communication et diffusion des études

8.1 Diffusion des études

Les études seront communiquées aux co-financeurs et au STIF qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans accord préalable des maîtres d'ouvrage.

Les résultats des études, après validation par le comité de suivi, pourront être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties signataires.

Les données des études pourront être utilisées librement par les financeurs et le STIF dans le cadre de la poursuite de la réalisation du projet.

Les présents signataires s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elle vise, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention de financement sont la propriété des maîtres d'ouvrage et du STIF.

8.2 Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des co-financeurs et au STIF.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : *Etat, Région, Départements, RATP, STIF*
- l'ordre des financeurs : *Etat, Région, Département*
- *en dernier : le logo du STIF*

Liste des annexes

Annexe 1 : Contenu des dossiers d'Avant-Projet

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel des études de la présente convention

Annexe 3 : Echancier de la mise en place des autorisations de programme

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des dépenses totales

Annexe 5 : Echancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage pendant la durée de la convention

Annexe 6 : Cartographie du secteur d'étude / du tracé

Annexe 7 : synthèse du programme d'étude CG93

Annexe 8 : synthèse du programme d'étude RATP

Annexe 9 : liste des parcelles acquises pour le projet au titre de participation du Conseil Général de Seine Saint-Denis.

Annexe 1

Ces éléments seront constitués sur la base d'études techniques de niveau PRO.

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

- a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

- a. Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,

III. objectifs du Projet / Programme

- a. Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,
- b. Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),
- c. Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

IV. description du Projet

- a. Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),
- b. Insertion : tracés, pôles et stations,
- c. Définition :
 - i. fonctionnelle des installations,
 - ii. périmètre du projet,
 - iii. consistance des dessertes envisagées,
 - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
 - v. dimensionnement justifié des installations,
- d. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
 - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
 - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
- e. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,
- f. Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,
- g. Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,

V. impacts du projet

- a. Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'Impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,

VI. management et calendrier du Projet

- a. Organisation :
 - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,
 - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
 - iii. méthodes : Schéma Directeur Qualité,

b. Planification :

- i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,
- ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
- iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure /ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

VII. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts :

- coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
- présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique,...)

ii. présentation détaillée des coûts :

- coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
- pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Gestion des risques

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. Coûts d'exploitation :

- i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,
- ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

- a. plan de financement global et annualisé,
- b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

- a. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu

X. annexes graphiques

XI. annexes de constitution du dossier :

- a. Décision de lancement de l'AVP,
- b. Avis du commissaire enquêteur,
- c. Déclaration de projet,

- d. DUP le cas échéant,
- XII. annexes complémentaires au dossier :**
- a. *Projet de Convention de Financement,*
 - b. *Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.*

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

Annexe 2

Calendrier prévisionnel des études de la présente convention

Rendu du dossier de Projet provisoire pour l'insertion urbaine : Eté 2012

Rendu du dossier de Projet définitif pour l'insertion urbaine et le système de transport :
Janvier 2013

Intégration de l'avis du Commissaire enquêteur : Février 2013

Rendu du dossier de Projet définitif pour le secteur A3 : Avril 2013

Passage de l'AVP en conseil du STIF : Avril 2013

Lancement des études ACT pour l'insertion urbaine : Mai 2013

Annexe 3

Echéancier de la mise en place des autorisations de programme

Autorisations de programme mises en place par la Région Ile-de-France En euros courants hors taxe			
MOA	2011	2012	Total
RATP	8 000 000	4 000 000	12 000 000
CG 93	4 000 000	6 000 000	10 000 000
Total	12 000 000 <i>(54,55%)</i>	10 000 000 <i>(45,45%)</i>	22 000 000 <i>(100%)</i>

Annexe 4
Echéancier prévisionnel des dépenses totales

Crédits de paiement mis en place par la Région Ile-de-France				
En euros courants hors taxe				
MOA	2011	2012	2013	Total
RATP	2 000 000	10 000 000		12 000 000
CG 93	1 000 000	4 700 000	4 300 000	10 000 000
Total	12 000 000 (54,55%)	10 000 000 (45,45%)		22 000 000 (100%)

Annexe 5

**Echéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage
pendant la durée de la convention**

En euros courants hors taxe				
MOA	2012	2013	2014	Total
RATP	7 000 000	5 000 000		12 000 000
CG 93	3 000 000	4 500 000	2 500 000	10 000 000
Total	10 000 000	9 500 000	2 500 000	22 000 000

Annexe 6
Cartographie du secteur du tracé

ANNEXE 7

La présente convention permet au Département de la Seine-Saint-Denis notamment de :

- mener les démarches avec les collectivités pour préciser le programme des études (notamment vis-à-vis des projets urbains de Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois)
- mener les études techniques poussées (relevé topographiques, sondages, étude géotechnique...)
- conduire les études techniques relatives aux aménagements de voirie et à l'insertion urbaine d'un niveau de précision satisfaisant pour lancer les AAPC des marchés de travaux :
 - lancement des tranches PRO et ACT des marchés de maîtrise d'œuvre entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, des marchés de MOE du secteur A3 (franchissement et démolition de l'OA 81), du marché de coordination des maîtres d'œuvre
 - conduite des études pour définir les aménagements
 - y compris la définition du plan de circulation (notamment dans le secteur sud de Noisy-le-Sec) et des aménagements connexes,
 - y compris les études sur le commerce
 - y compris la réalisation d'études pour la restitution de places de stationnement à Noisy-le-Sec notamment par le biais de prestations intellectuelles pour la construction d'un bâtiment
 - ...
- assurer la maîtrise d'ouvrage des ouvrages de franchissement de l'autoroute A3 ;
 - Constituer tout complément pour les dossiers réglementaires (dossier d'enquête publique, dossier d'enquête parcellaire, loi sur l'eau....)
- contribuer à l'élaboration des dossiers jalons de sécurité
 - contractualiser des marchés de contrôle technique,
 - contractualiser un marché de CSPS
- couvrir ses frais de maîtrise d'ouvrage (AMO, planification, CSPS, contrôle technique, OPC) et son rôle de coordination et de synthèse auprès des maîtres d'ouvrage,
- conduire toutes les réunions de concertation ayant lieu après l'enquête publique :
 - préparation des outils de communication,
 - organisation pratique des réunions (location de salles et de matériel...)
 - organiser les relations avec les autres partenaires
- conduire les démarches qui résulteraient d'éventuelles réserves ou recommandations formulées par la Commission d'enquête en vue de l'obtention de la DUP ;
- assurer la communication du projet,
- poursuivre les acquisitions foncières au fil de l'eau afin d'optimiser le coût global du projet et le calendrier de l'opération

ANNEXE 8

Synthèse du programme d'étude RATP

La présente convention permet notamment à la RATP de :

- mener les études techniques du système de transport de Bobigny à VDF
- mener les études d'insertion urbaine du double terminus de BPP
- mener les études d'allongement des stations J.Rostand, A.Delaune, pont de Bondy, Petit Noisy
- mener les études des ouvrages spécifiques dédié(s) au tramway, au franchissement de l'autoroute A86 et nécessaires à lancer les AAPC des marchés de travaux.
- s'assurer la maîtrise d'ouvrage du ou des ouvrages spécifique dédié(s) au tramway de franchissement de l'autoroute A86 ;
- constituer tout complément pour les dossiers réglementaires (dossier d'enquête publique, dossier d'enquête parcellaire, loi sur l'eau....)
- de piloter l'élaboration des dossiers jalon de sécurité
- de couvrir ses frais de maîtrise d'ouvrage (AMO, planification, CSPS, contrôle technique, OPC)
- d'administrer et gérer le SEDI du projet
- poursuivre les acquisitions foncières nécessaires au SMR au fil de l'eau afin d'optimiser le coût global du projet et le calendrier de l'opération
- démarrer les études techniques en phase PRO en fonction de la disponibilité financière de la présente convention.

ANNEXE 9

liste des parcelles acquises pour le projet au titre de participation du Conseil Général de
Seine Saint-Denis.

Désignation du bien	Ancien propriétaire	Date acquisition	Montant
56 rue A France Noisy le Sec R n° 140 lots 5 & 12	M. Mme Hamel	16/01/2001	30 490 €
56 rue A France Noisy le Sec R n° 140 lots 6 & 7	M. Hamroun	16/01/2001	32 014 €
56 rue A France Noisy le Sec R n° 140 lots 4 & 10	M. Medjane	28/06/2001	31 252 €
56 rue A France Noisy le Sec R n° 140 lots 3 & 11	M. Puechon	09/08/2001	35 826 €
56 rue A France Noisy le Sec R n° 140 lots 1-2-8 & 9	M. Mme Oliveira	14/06/2001	68 602 €
62 rue A France Noisy le Sec R n° 151	M. De Rovere	19/06/2003	173 700 €
108 rue A. France Noisy le Sec P n° 68	M. Mme Mevel	22/06/2004	298 000 €
1 rue du Parc Noisy le Sec P n° 234	Commune	18/12/2006	255 000 €
98 bis rue A. France Noisy le Sec P n° 213 lots 1 & 10	Ind. Comas	21/12/2007	70 000 €
116 rue A. France Noisy le Sec P n° 63	Ind. Bayo	22/06/2009	150 000 €
170 rue des Ruffins Montreuil CR n° 172	Ind. Rigaud	18/05/2009	95 600 €
5 rue Juliette Dodu Montreuil CQ n° 189	Ind. Raoult/Renault	20/04/2009	76 000 €
128 rue E. Zola Noisy le Sec Q n° 28	M. Mme Lebel	27/07/2009	290 200 €
89 rue des Ruffins Montreuil CR n° 165	Ind. Paganardi	21/06/2010	289 750 €
98bis rue A. France Noisy le Sec P n° 213	M. Chatry	28/02/2011	74 250 €
		TOTAL	1 970 684 €