

Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n°2015/261
Séance du 8 juillet 2015**

SCHEMAS DIRECTEURS DES RER C ET D

**FINANCEMENT DES ETUDES AVANT-PROJET / PROJET (APO)
ET ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP)**

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

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014, notamment le o de l'article 9 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;
- VU** la délibération 2009-568 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER C ;
- VU** la délibération n°2006-1104 du Conseil du STIF du 22 novembre 2006 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER D ;
- VU** la délibération n°2009/0567 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du Schéma de Principe RER D+ ;
- VU** le rapport n°2015/261 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 3 juillet 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : pour le RER C, d'approuver le financement des études d'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny pour un montant de 18,587 M€ en euros courants ;

ARTICLE 2 : pour le RER C, de demander aux opérateurs de remettre au plus tard à l'automne 2015 les études du Schéma de Principe 2020+ dans la perspective de la mise en correspondance avec le réseau GPE aux Ardoines et afin d'améliorer la régularité et la robustesse de la ligne ;

ARTICLE 3 : pour le RER D, d'approuver le financement des études d'AVP du redécoupage de la signalisation compatible avec un débit de 20 trains par heure et par sens entre Paris et Villeneuve pour un montant de 4,302 M€ en euros courants (valeur de référence 01/2015) ;

ARTICLE 4 : pour le RER D, d'approuver le financement des études d'AVP de la création d'un aménagement en ligne permettant le traitement des situations perturbées en cas d'interruption des circulations au nord de la gare de Le Vert de Maisons pour un montant de 0,503 M€ en euros courants (valeur de référence 01/2015) ;

ARTICLE 5 : pour le RER D, d'approuver le financement des études d'AVP de la création d'un second quai en gare de Pompadour pour un montant de 1,805 M€ en euros courants (valeur de référence 01/2015) ;

ARTICLE 6 : pour le RER D, de demander à l'Etat de communiquer au plus tôt le rapport concerté d'orientation à long terme du complexe ferroviaire de Paris Lyon - Bercy - Charenton et de demander à SNCF (Mobilités et Réseau) de présenter à l'été 2015 les conditions de faisabilité de l'augmentation de l'offre sur les branches Melun et Corbeil ;

ARTICLE 7 : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet ;

ARTICLE 8 : 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

Juillet
2015

Schémas directeurs des RER C et D

CONVENTION 15DPI000 – SGP2015CONV060

SCHEMAS DIRECTEURS DES RER C ET D ETUDES AVANT-PROJET / PROJET (APO) ET ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP)

- RER C : APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny
- RER D : AVP de la reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve Saint Georges
- RER D : AVP de la création d'un second quai en gare de Créteil Pompadour
- RER D : AVP de la création d'installations de gestion des situations perturbées au nord de Vert-de-Maisons



SOMMAIRE

CONTEXTE GENERAL DES OPERATIONS	7
Article 1. Objet de la convention	10
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES	10
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	15
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i>	15
3.2. <i>La maîtrise d'ouvrage des opérations</i>	16
3.1.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage	16
3.1.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage	16
3.3. <i>Le financeur</i>	17
3.1.3. Identification	17
3.1.4. Engagements	17
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	17
4.1. <i>Estimation du coût des études objet de la présente convention</i>	17
4.2. <i>Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage</i>	17
4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires	18
4.2.2. Coûts détaillés par bénéficiaires	19
4.2.3. Modalités d'actualisation pour les études APO	21
4.4. <i>Modalités de versement des subventions par la Société du Grand Paris</i>	24
4.4.1. Régime TVA pour les maîtres d'ouvrage	24
4.4.2. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des maîtres d'ouvrage	24
4.4.3. Versement de la subvention au bénéfice du STIF	25
4.4.4. Paiement pour chaque bénéficiaire	25
4.4.5. Domiciliation	25
Article 5. MODALITES DE contrôle	27
Article 6. Gestion des écarts	27
Article 7. PILOTAGE ET SUIVI de L'OPERATION	28
7.1. <i>Le Comité Technique</i>	28
7.2. <i>Comité des financeurs des opérations</i>	28
7.3. <i>La Commission de Suivi</i>	29
7.4. <i>Information hors comité</i>	29
7.5. <i>Suivi de la communication institutionnelle</i>	29
Article 8. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, communication,	30
8.1. <i>Propriété et diffusion des études</i>	30
8.2. <i>Communication du financeur</i>	31
8.3. <i>Confidentialité</i>	31

9	DISPOSITIONS GENERALES	32
9.1	<i>Modification de la convention</i>	32
9.2	<i>Règlement des litiges</i>	32
9.3	<i>Résiliation de la convention</i>	32
9.4	<i>Date d'effet et durée de la convention</i>	33
9.5	<i>Mesures d'ordre</i>	33
	ANNEXES	35

Entre,

En premier lieu,

- **La Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est 30, avenue des Fruitières, à 93200 Saint Denis, et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00030, représentée par **Philippe YVIN**, en sa qualité de **Président du Directoire**, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil de surveillance en date du _____

Ci-après désignée par « le financeur »

En deuxième lieu,

- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____

En troisième lieu,

- **L'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,

En quatrième lieu,

- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment mandaté par délibération du Conseil d'administration de RFF en date du 12 juin 2014,
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint Denis, 2 place aux Etoiles, représentée par Alain KRAKOVITCH, Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignées « les Maîtres d'ouvrage »,

En cinquième lieu,

- **le Syndicat des Transports d'Île de France**, n° SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé à Paris 9^{ème}, 39bis-41 rue de Châteaudun, représenté par Sophie MOUGARD, Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil du STIF en date du _____

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'Autorité organisatrice »,

Ci-après désignés ensemble comme « les Parties » ou individuellement « une Partie »,

Visas

Vu le code des transports,

Vu la Loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n°2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France,

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,

Vu le décret no 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités,

Vu le décret no 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,

Vu le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions versées par l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application n°2002-428 du 25 mars 2002,

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 décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014, notamment le o de l'article 9,

Vu le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma Directeur de la région d'Île-de-France,

Vu la délibération n° CP 11-991 du Conseil Régional du 16 novembre 2011 relative à l'approbation de la convention de financement « Modernisation du RER C – Opérations 1, 2, 3, 4 » correspondant aux études d'Avant-Projet,

Vu la délibération n° CP 13-419 du Conseil Régional du 30 mai 2013 relative à l'approbation de la convention de financement « Modernisation du RER D –Aménagement du 2nd quai en gare de Pompadour » correspondant aux études préliminaires,

Vu la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France CR n°55-13 du 20 juin 2013 relative à l'approbation du protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013,

Vu la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France CR n°..... du 18 juin 2015 relative à l'approbation du Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 ;

Vu la délibération n°2006-1104 du Conseil du STIF du 22 novembre 2006 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER D,

Vu la délibération 2009-568 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du Schéma Directeur du RER C,

Vu la délibération n°2009/0567 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 relative à l'approbation du Schéma de Principe RER D+,

Vu la délibération n°2011/0908 du Conseil du STIF du 7 décembre 2011 relative à l'approbation de la convention de financement « Modernisation du RER C – Opérations 1, 2, 3, 4 »,

Vu le projet de délibération de la Société du Grand Paris du soumis à son Conseil de surveillance du 10 juillet 2015.....

Il est convenu ce qui suit :

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, dont l'objet est décrit dans la présente convention.

« **Résultats des études** » : sont les livrables d'études d'Avant-Projets ou d'Avant-Projet / Projet validés par le maître d'ouvrage en responsabilité des études dont le niveau de précision devra être approprié aux besoins de l'AOT ;

« **AVP administratif ou APO administratif** » : est la synthèse des résultats d'étude d'Avant-Projets ou d'Avant-Projet / Projet, devant notamment répondre au contenu de l'annexe de la délibération n°2011/0631 du Conseil du STIF du relative au contenu des études AVP rappelée en annexe 5 de la présente convention, obtenus à partir des études objet de la présente convention et qui seront présentés au conseil d'administration du STIF.

CONTEXTE GÉNÉRAL DES OPÉRATIONS

Les travaux relatifs à la modernisation des RER ont été inscrits au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris et signé le 19 juillet 2013. Par ailleurs, le CPER 2015-2020 consacre 1 074 M€ à la mise en œuvre des schémas directeurs des lignes A, B, C et D du RER.

Dans ce cadre, la Société du Grand Paris affecte une enveloppe forfaitaire pour le financement des Schémas Directeurs des RER. Le financement de la Société du Grand Paris est sollicité sur ces opérations au titre des interconnexions entre le réseau de transports public du Grand Paris (RTPGP) et le réseau existant dans le cadre du protocole relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour la période 2013-2017 signé le 19 juillet 2013 et du Contrat de plan Etat-Région.

La présente convention s'inscrit ainsi dans le cadre de la poursuite et de l'amplification de rénovation du réseau structurant francilien.

Le Schéma Directeur du RER C :

Le Schéma Directeur du RER C approuvé en conseil du STIF le 8 juillet 2009 prévoit des investissements conséquents pour améliorer le fonctionnement de la ligne sur sa section la plus chargée. Cette section, qui présente les plus grands besoins en termes de régularité, de modification de l'offre et d'optimisation des performances, est située entre Paris-Austerlitz et Brétigny-Etampes/Dourdan.

Toutefois, l'absence de consensus sur la nouvelle desserte proposée lors du Schéma Directeur de 2009 auprès des acteurs locaux, a amené les partenaires institutionnels du projet, STIF, Etat, Région, RFF (devenu SNCF Réseau) et SNCF Mobilités à réaliser dans un premier temps les aménagements permettant d'améliorer la régularité et la qualité de service de la ligne, indépendamment des choix de desserte, tout en préservant la mise en œuvre d'une nouvelle desserte notamment dans la perspective de l'interconnexion avec le réseau du nouveau Grand Paris aux Ardoines.

Ainsi, l'Etat et la Région Île-de-France ont financé en 2011, à hauteur de 17,4 M€ les études d'avant-projet de l'opération d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny, de reprise de la signalisation entre Juvisy et Brétigny ainsi que des opérations de renforcement de l'alimentation électrique et de création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz pour la gestion des grands incidents, aujourd'hui mises en service ou en cours de réalisation.

Les études d'avant-projet relatives à l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny, rendues par les maîtres d'ouvrage RFF (devenu SNCF Réseau) et SNCF-Transilien (devenu SNCF Mobilités) en juillet 2013, conduisait à des délais de réalisation incompatibles avec le prolongement au plus tôt de la mission Z6 pour la mise en service du Tram-Train Massy Evry, ainsi qu'un coût d'objectif élevé comparativement aux gains apportés à la collectivité.

RFF (devenu SNCF Réseau) a mené en 2014 une démarche dite 'Page Blanche', dimensionnant l'infrastructure ex-nihilo pour permettre la mise en service au plus tôt du prolongement de la mission Z6 à Brétigny. Il s'agissait d'identifier les fonctionnalités réellement nécessaires pour un coût optimisé.

RFF (devenu SNCF Réseau) a ainsi présenté aux financeurs et au STIF en novembre 2014 le résultat de cette démarche. L'aménagement dit 'Brétigny Page Blanche', pouvant être divisé en 2 tranches, une première tranche permettant de prolonger la mission Z6 à Brétigny au plus tôt et une seconde tranche permettant l'aménagement complet du nœud de Brétigny.

L'ensemble des parties ont ainsi décidé de s'engager dans la réalisation de ce nouvel aménagement dit 'Page Blanche'.

La présente convention fait ainsi suite à ces études et a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études de niveau APO relatives à la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny inscrit au Schéma Directeur du RER C..

Le Schéma Directeur du RER D :

Le Schéma Directeur du RER D, approuvé par le Conseil du STIF du 22 novembre 2006, a fait l'objet d'un Schéma de Principe approuvé le 8 juillet 2009.

Ce Schéma de Principe visait notamment la mise en place du Service Annuel 2014, mis en service fin 2013. Il proposait également une vision à plus long terme (au-delà de 2020) se traduisant par un renforcement de l'offre des branches de Sénart et Evry-Plateau.

Afin de disposer au plus tôt de la possibilité de créer une mission supplémentaire sur le RER D aux heures de pointe jusqu'à Paris Gare de Lyon, le Conseil du STIF du 12 février 2013 a approuvé le SA 2014 et a demandé que RFF (devenu SNCF Réseau) et SNCF-Transilien (devenu SNCF Mobilités) accélèrent les études liées à la convention Paris-Villeneuve, en les articulant avec le volet long terme du Schéma Directeur. Les études « Paris Villeneuve » ont été finalisées par SNCF Réseau au premier semestre 2015. Elles identifient un ensemble d'opérations en avant-gare de Lyon (secteur Bercy-Charenton) qui, combiné avec des opérations sur les branches Melun et Corbeil permettent de définir un programme d'ensemble autorisant la création de missions supplémentaires à long terme sur le RER D.

Par ailleurs, afin de permettre l'arrêt de 16 RER D par heure à Le Vert-de-Maisons en interconnexion avec la ligne 15 sud dans des conditions optimales de robustesse des aménagements doivent être réalisés à l'horizon le plus proche de la mise en service de la L15 Sud.

Ces aménagements ont été conçus en cohérence avec la vision cible souhaitée pour le RER D. Il s'agit :

- de financer études de niveau AVP relatives à la reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve Saint Georges (Paris et Villeneuve exclus) afin de la rendre compatible avec l'arrêt de l'ensemble des RER D à Le Vert-de-Maisons,
- de financer les études AVP relatives à la création d'un second quai en gare de Créteil-Pompadour,
- de financer les études AVP de l'aménagement d'installations en ligne pour la gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons.

La présente convention s'inscrit dans ce cadre et a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement :
 - Pour le RER C, des études d'Avant-Projet/ Projet (APO) de la tranche 1 du projet d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny,
 - Pour le RER D, des études d'Avant-Projet des projets de reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve Saint Georges (exclus), de création d'un 2nd quai en gare de Créteil-Pompadour et d'aménagement d'installations pour la gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons ,
- de préciser le contenu des études nécessaires et de définir les documents à remettre aux Parties à la présente convention ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du Projet.

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

« SCHEMAS DIRECTEURS DES RER C ET D – ETUDES AVANT-PROJET/PROJET (APO) ET ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP) ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES

A/ RER C

➤ Périmètre de la convention

L'aménagement complet du nœud de Brétigny permettra notamment :

- d'améliorer la robustesse d'exploitation de l'ensemble de la ligne et en particulier de sa section la plus chargée (Paris-Brétigny) ;
- une évolution de la desserte par la reprise de la desserte actuellement réalisée par la mission « Z6 » (Versailles Rive Gauche – Versailles Chantiers), qui sera prolongée jusqu'à Brétigny, en cohérence avec l'interconnexion à venir avec le Grand Paris aux Ardoines.

Les grands principes du programme travaux complet sont les suivants :

- Création d'un saut-de-mouton au nord des quais pour réceptionner les trains Terminus Brétigny côté pair,
- Création d'un terminus RER C dédié côté pair de la gare pour recevoir et « renvoyer » efficacement vers Paris les RER Terminus/Origine Brétigny,
- Centralisation de la gestion des circulations dans un poste unique et moderne,
- Inversion des diagonales,
- Regroupement et développement des garages Transilien dans les faisceaux « banane » et « pair sud »,
- Création d'installation de maintenance de rames,
- Création d'un poste de gestion des Voies de Service
- Suppression des Traversées de Jonction (TJ) à circulation supérieure à 100 km/h.

Le programme des travaux issu des études de définition du projet a été divisé en deux tranches :

- la tranche 1 regroupe les éléments du programme travaux qui permettent d'accueillir la mission Z6 à Brétigny. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2021.
- La tranche 2 regroupe le reste des travaux.

Le programme des travaux de la tranche 1 objet de la présente convention de financement est détaillé en annexe 4 de la présente convention.

Le périmètre du financement apporté au titre de la présente convention couvre les études d'avant-projet/projet (APO) de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny.

Les études d'avant-projet et de projet seront menées en ré-utilisant au maximum les études réalisées dans le cadre de l'AVP de l'aménagement du nœud de Brétigny, dans sa version issue du Schéma de Principe de 2009.

➤ **Niveau de précision des études d'Avant-Projet/Projet**

Avant-projet / Projet (APO) désigne une phase d'étude intégrant les phases d'études d'AVP (Avant-Projet) et de projet (PRO). Le dossier APO doit proposer une solution technique répondant strictement aux besoins fonctionnels. Il doit confirmer la faisabilité de la solution technique proposée et en déterminer les principales caractéristiques. Par ailleurs, il contient des éléments techniques qui précisent la conception et permettent d'affiner le coût.

L'APO a notamment pour vocation à approfondir les éléments suivants, afin de permettre aux maîtres d'ouvrage, d'arrêter le programme définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux puis l'établissement des dossiers nécessaires à l'obtention du permis de construire le cas échéant :

- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des solutions techniques retenues (systèmes et ouvrages) et de la définition de ces solutions, eu égard au réseau existant,
- Les ouvrages et systèmes annexes,
- Les coûts (investissement et exploitation), le calendrier de réalisation, les impacts (y compris sur l'exploitation) et le bénéfice apporté aux usagers par le projet,

L'ensemble des études associées seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts.

Les résultats des études objets de la présente convention seront regroupés dans un document final dit « APO Administratif », qui devra notamment répondre au contenu de l'AVP Administratif, dont le contenu est défini à l'annexe 3 la délibération du Conseil du STIF du 6 juillet 2011, rappelée en annexe 5 de la présente convention.

La présente convention intègre notamment dans son périmètre :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet),

- Les études et prestations nécessaires à l'établissement des dossiers relatifs aux procédures administratives à mettre en œuvre pour la réalisation du projet : enquête publique, permis de construire, loi sur l'eau,...
- Les frais de communication,
- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des stations, etc.),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

Les études APO ont pour objet :

- de préciser la solution d'ensemble et les choix techniques, architecturaux et paysagers ;
- de déterminer l'implantation, les caractéristiques et les dimensions des différents ouvrages ;
- d'établir les plans et spécifications techniques des équipements du système de transport ;
- de préciser les tracés des réseaux d'alimentation et d'évacuation de tous les fluides, ainsi que les réseaux souterrains existants et les réseaux concessionnaires ;
- d'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;
- de permettre aux maîtres d'ouvrage, au regard de cette évaluation, d'arrêter le coût prévisionnel définitif de la réalisation de l'ouvrage et, par ailleurs, d'estimer les coûts de son exploitation ;
- de préciser le mode de réalisation des travaux ;
- de déterminer le délai global de réalisation du projet ;
- d'évaluer les impacts travaux sur l'exploitation et, le cas échéant, les modalités de gestion de ces impacts ou la mise en place de solutions alternatives permettant la continuité des dessertes,
- de réaliser l'ensemble des opérations nécessaires à l'aboutissement des études APO.

➤ **Expertise STIF**

Dans le cadre de ses attributions, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, réalise des expertises, moyennant des études qu'il mène en interne ou des contrats de prestations qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études d'avant-projet/Projet.

Les expertises réalisées par le STIF concernent :

- le coût, le planning des travaux et la maîtrise des risques ;
- la conformité du projet au programme établi.

➤ **Calendrier prévisionnel de réalisation des études**

Le délai de réalisation des études d'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny est de 32 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

A réception des études APO réalisées par les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Mobilités, le STIF réalise sous 2 mois sa mission d'expertise.

Le planning prévisionnel d'établissement de ces études est joint en annexe 3 à la présente convention.

B/ RER D

➤ **Périmètre de la convention**

Le périmètre du financement apporté au titre de la présente convention couvre les études d'avant-projet des projets suivants :

- La reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve (exclus) afin de la rendre compatible avec l'arrêt de toutes les missions du RER D au Vert-de-Maisons dans les meilleures conditions de robustesse ;
- L'aménagement d'un second quai en gare de Créteil-Pompadour qui permettra de fiabiliser l'exploitation de la ligne pour la gestion des situations perturbées
- L'aménagement d'installations en ligne pour la gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord du Vert-de-Maisons

La reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve consiste en un redécoupage de la signalisation permettant le débit et l'arrêt de 20 trains par heure. Cet aménagement est ainsi compatible, sans fausse manœuvre, avec un futur renfort d'offre sur la branche de Sénart en pointe de matinée.

Les études seront réalisées en cohérence avec les autres projets en cours sur l'axe des lignes D et R ; il en précisera les interfaces éventuelles et compatibilités.

➤ **Les études d'Avant-Projet**

L'AVP a notamment pour vocation à approfondir les éléments suivants, afin de permettre aux maîtres d'ouvrage, d'arrêter le programme définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux puis l'établissement des dossiers nécessaires à l'obtention du permis de construire le cas échéant :

- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix du/des solutions techniques retenues (systèmes et ouvrages) et de la définition de ces solutions, eu égard au réseau existant,
- Les ouvrages et systèmes annexes,
- Les coûts (investissement et exploitation), le calendrier de réalisation, les impacts (y compris sur l'exploitation) et le bénéfice apporté aux usagers par le projet.

L'ensemble des études associées seront menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts.

Les résultats des études objets de la présente convention seront regroupés par opération dans un document final dit « AVP », conforme à l'annexe 3 la délibération du Conseil du STIF du 06 juillet 2011, rappelée en annexe 5 de la présente convention.

La présente convention intègre notamment dans son périmètre :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet),
- Les études et prestations nécessaires à l'établissement des dossiers relatifs aux procédures administratives à mettre en œuvre pour la réalisation du projet : enquête publique, permis de construire, loi sur l'eau,...
- Le lancement des reconnaissances (repérage des réseaux enterrés, caractérisation détaillée du bâti existant à proximité des stations, etc.),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements.
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception, le contrôle technique (CT).
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

Les études AVP ont pour objet :

- de préciser la solution d'ensemble et les choix techniques, architecturaux et paysagers ;
- de déterminer l'implantation, les caractéristiques et les dimensions des différents ouvrages ;
- d'établir les plans et spécifications techniques des équipements du système de transport ;
- de préciser les tracés des réseaux d'alimentation et d'évacuation de tous les fluides, ainsi que les réseaux souterrains existants et les réseaux concessionnaires ;
- d'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;
- de permettre aux maîtres d'ouvrage, au regard de cette évaluation, d'arrêter le coût prévisionnel définitif de la réalisation de l'ouvrage et, par ailleurs, d'estimer les coûts de son exploitation ;
- d'évaluer les impacts travaux sur l'exploitation et, le cas échéant, les modalités de gestion de ces impacts ou la mise en place de solutions alternatives permettant la continuité des dessertes,
- de préciser le mode de réalisation des travaux ;
- de déterminer le délai global de réalisation du projet.

Expertise STIF

Dans le cadre de ses attributions, le STIF, en tant qu'autorité organisatrice, réalise des expertises, moyennant des études qu'il mène en interne ou des contrats de prestations qu'il fait exécuter. A ce titre, la présente convention prévoit le financement des études externalisées par le STIF pour le besoin du suivi ou de l'exécution d'éléments des études d'avant-projet.

Les expertises réalisées par le STIF concernent :

- le coût, le planning des travaux et la maîtrise des risques ;
- la conformité du projet au programme établi.

Calendrier prévisionnel de réalisation des études

Le délai de réalisation des études d'AVP de l'adaptation de la signalisation est de 32 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

Le délai de réalisation des études d'AVP du second quai de Pompadour est de 32 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

Le délai de réalisation des études d'AVP de la création d'installations de gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord du Vert-de-Maisons de est de 32 mois à compter de la notification de la convention par le STIF.

A réception des études AVP réalisées par les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Mobilités, le STIF réalise sous 2 mois sa mission d'expertise.

Le planning prévisionnel d'établissement de ces études est joint en annexe 3 à la présente convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R 1241-30 et suivants 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, le STIF 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.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, le STIF est uniquement Autorité Organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage. Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice, le STIF est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin notamment, de contrôler les coûts et les délais du projet, ainsi que la juste adéquation du projet par rapport au programme défini.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.1.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage de l'opération sont SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

La responsabilité des Maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP ».

Conformément aux dispositions de la loi 2014-872 du 4 août 2014 et de ses décrets d'application, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF Mobilités est Maître d'ouvrage pour les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport et pour l'adaptation des bâtiments voyageurs des gares existantes.

Aussi, SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont notamment responsables de la conduite des études qui font l'objet de la présente convention, chacun dans la limite de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

3.1.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage sont convenus de désigner un maître d'ouvrage coordinateur, SNCF Réseau pour l'ensemble des projets objets de cette convention de financement.

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.

Ces éléments seront présentés de manière conjointe au financeur et au STIF lors des comités techniques.

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

- de rassembler les informations partagées par les 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 lors des comités et des commissions prévues à cet effet.

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.

3.2.3. Respect des délais de réalisation des études

Les bénéficiaires s'engagent sur la réalisation des études, objets de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.

3.3. Le financeur

3.1.3. Identification

Le financement des études objet de la présente convention est assuré par la Société du Grand Paris.

Ce financement s'inscrit dans :

- l'enveloppe forfaitaire dédiée aux Schémas directeurs des RER A, B, C et D, apportée par la SGP conformément au protocole Etat-Région du 19 juillet 2013 relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017.
- le CPER 2015-2020.

SNCF Mobilités, SNCF Réseau et le STIF sont bénéficiaires du financement versé et ci-après désignés individuellement « **le Bénéficiaire** ».

3.1.4. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement du financeur à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par les bénéficiaires visés à l'article 3.2, des Etudes d'avant-projet/Projet, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente Convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût des études objet de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études est évalué à **25 845 k€ HT** courants, décomposés comme suit :

- **17 665K€ HT constants CE 01/2012, actualisable et non révisable pour les études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny, soit 18 587k€ HT courants,**
- **7 258 k€ HT courants non actualisables, non révisables, valeur de référence janvier 2015** pour les études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D, de reprise de la signalisation entre **Paris et Villeneuve** (exclus) , de création d'un second quai en gare de Créteil Pompadour et de création d'installations de gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons.

4.2. Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaires

Les besoins de financement demandés par les maîtres d'ouvrage, rattachés aux périmètres définis à l'article 2 sont établis comme suit :

RER C : Montant en k€ actualisable, non révisable pour l'APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny		
Bénéficiaires	Coûts K€ 01/2012 HT	Coûts Euros Courants
SNCF Réseau	15 880	16 708
SNCF Mobilités	1 710	1 800
STIF	75	79
TOTAL	17 665	18 587
RER D : Montant en k€ valeur de référence 2015, non actualisable, non révisable pour les études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D,		
Bénéficiaires	Coûts k€ 01/2012 HT	Coûts k€ courants (valeur de référence 01/2015)
SNCF Réseau	6 478	6 611
SNCF Mobilités	553	542
STIF	108	105
TOTAL	7 139	7 258

L'annexe 2 précise l'échéancier prévisionnel des dépenses par bénéficiaires.

4.2.2. Coûts détaillés par bénéficiaires

Chaque bénéficiaire fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet, reprise ci-dessous :

La répartition indicative relative aux études APO pour la tranche 1 de l'aménagement de Brétigny pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste pour chaque maître d'ouvrage et dans le respect de l'enveloppe globale par maître d'ouvrage, actualisable et non révisable.

CE 01/2012	RER C : Montant en k€ HT en CE 01/2012 de l'APO de la tranche 1 du projet d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny			
Postes de dépenses	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Total
Frais MOE	12 380	700	-	13 080
Frais de MOA	3 280	270	-	3 550
Provision pour études complémentaires	120	100	-	220
Frais d'études déjà engagés pour affiner le programme	-	590	-	590
Communication	100	50	-	150
Expertise	-	-	75	75
TOTAL	15 880	1 710	75	17 665

La répartition indicative relative aux études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D, de reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve Saint Georges (exclus) de création d'un second quai en gare de Créteil Pompadour et de création d'installations de gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons, pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste pour chaque maître d'ouvrage et dans le respect de l'enveloppe globale par maître d'ouvrage, non actualisable et non révisable.

RER D : études AVP des projets du Schéma Directeur Montant en k€ HT courants (valeur de référence 01/2015) de l'AVP de la reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve Saint Georges (exclus)				
Postes de dépenses	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Total
Frais MOE	2 052	-	-	2 052
Frais de MOA	1 535	-	-	1 535
Provision pour études complémentaires	715	-	-	715
Expertise	-	-	35	35
TOTAL	4 302	0	35	4 337

RER D : études AVP des projets du Schéma Directeur Montant en k€ HT courants (valeur de référence 01/2015) de l'AVP de la création d'un second quai en gare de Créteil Pompadour				
Postes de dépenses	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Total
Frais MOE	784	310	-	1 094
Frais de MOA	721	89	-	810
Provision pour études complémentaires	300	40	-	340
Expertise	-	-	35	35
TOTAL	1 805	439	35	2 279

RER D : études AVP des projets du Schéma Directeur Montant en k€ HT courants (valeur de référence 01/2015) de l'AVP de l'aménagement d'installations de gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons				
Postes de dépenses	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Total
Frais MOE	355	63		418
Frais de MOA	64	10		74
Provision pour études complémentaires	84	30		114
Expertise			35	35
TOTAL	503	103	35	341

4.2.3. Modalités d'actualisation pour les études APO

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2012.

Pour être comparable au coût d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants conventionnels :

- à partir des indices connus à la date de la convention (dernier indice connu TP 01 de janvier 2015),
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date des études.

Les états d'acompte seront établis à partir des derniers indices connus et pertinents ; l'état du solde sera établi par application des indices définitifs.

4.3. Plan de financement

Le plan de financement des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny est établi en euros courants, actualisables, non révisables, et se situe hors champ d'application de la TVA.

RER C : Montant en k€ HT en euros courants actualisables des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny	
MOA	Financement SGP (100%)
SNCF RESEAU	16 708
SNCF MOBILITE	1 800
STIF	79
TOTAL	18 587

En conséquence, le plan de financement des études APO de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de janvier 2012, comme suit :

RER C : Montant en k€ HT valeur 01/2012 des études APO de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny	
MOA	Financement SGP (100%)
SNCF RESEAU	15 880
SNCF MOBILITE	1 710
STIF	75
TOTAL	17 665

Le plan de financement des études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D, de reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve Saint Georges (exclus), de création d'un second quai en gare de Créteil Pompadour et de création d'installations de gestion des situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons, est établi en euros courants, valeur de référence 01/2015, et se situe hors champ d'application de la TVA.

RER D : Montant en k€ HT en euros courants des études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D	
MOA	Financement SGP (100%)
SNCF RESEAU	6 611
SNCF MOBILITE	542
STIF	105
TOTAL	7 258

En conséquence, le plan de financement des études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de janvier 2012, comme suit :

RER D : Montant en k€ HT en euros CE 01/2012 des études AVP des projets du Schéma Directeur du RER D	
MOA	Financement SGP (100%)
SNCF RESEAU	6 478
SNCF MOBILITE	553
STIF	108
TOTAL	7 139

Le montant total de subventions sollicité auprès de la SGP s'élève à 25 845 k€ HT courants dont :

- 23 319 k€ HT courants pour SNCF Réseau ;
- 2 342 k€ HT courants pour SNCF Mobilités ;
- 184 k€ HT courants pour le STIF.

4.4. Modalités de versement des subventions par la Société du Grand Paris

4.4.1. Régime TVA pour les maîtres d'ouvrage

Les subventions versées dans le cadre précité, hors subvention versée au STIF, sont des subventions d'équipement ; elles ne constituent pas la contrepartie d'un service rendu à la SGP, ni un complément de prix au sens de la doctrine fiscale et de la jurisprudence. Elles sont donc hors du champ pour la TVA.

4.4.2. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des maîtres d'ouvrage

Chaque bénéficiaire procède auprès de la Société du Grand Paris aux appels de fonds au moins une fois par an, au plus tard le 30 novembre. L'échéancier détaillé joint en annexe 2, présente les besoins de financements prévisionnels par date et par bénéficiaire.

Les pièces demandées aux bénéficiaires à l'appui des appels de fonds sont les suivantes :

- une facture d'acompte avec la référence à la subvention (nom de l'opération et de la convention, numéro SGP de la convention) ;
- un tableau de justification présentant l'avancement du projet par poste de dépense de la convention (exprimé en euros et en pourcentage) et signé par le Directeur d'opération.

Les appels de fonds sont calculés en multipliant le taux d'avancement par le besoin de financement, en euros courants conventionnels. Les acomptes versés ne pourront dépasser 90% du montant total estimé.

A l'issue de la réalisation de la totalité des études faisant l'objet des subventions prévues par la Convention, chaque bénéficiaire présentera, pour la partie qui le concerne, le relevé détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant inférieur au besoin de financement prévu, chaque Maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception du relevé des dépenses effectivement réalisées.

En cas de dépassement (cf. article 6.1), chaque Maître d'ouvrage présentera un appel de fonds pour règlement du solde correspondant au montant figurant sur le relevé des dépenses réellement engagées.

La Convention tient compte des dépenses réalisées à compter :

- Du 01/01/2015 2015 pour l'APO de la tranche 1 de l'aménagement de Brétigny,
- Du 01/07/2015 2015 pour les AVP relatifs au Schéma Directeur du RER D.

Par ailleurs, un récapitulatif annuel des factures comptabilisées sera adressé par chaque bénéficiaire.

4.4.3. Versement de la subvention au bénéfice du STIF

Le versement par la SGP de la subvention se fera sur présentation d'un appel de fonds unique par le STIF.

Le STIF transmettra une demande de versement reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 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.

La demande de versement adressée par le STIF à la SGP comprendra :

- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées.
- un titre de recettes émis par le STIF.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte sera signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La demande de versement interviendra, au terme des études menées par les maîtres d'ouvrage soit fin 2018.

4.4.4. Paiement pour chaque bénéficiaire

Les sommes dues au titre de la Convention sont réglées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance des Maîtres d'ouvrage par courrier.

4.4.5. Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

SNCF Réseau :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

SNCF Mobilités sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :

Code banque : 30001

Code guichet : 00064
N° compte : 00000062385
Clé : 95

STIF, sur le compte SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE, RGF, PARIS, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SGP	Société du Grand Paris, 30, avenue des Fruitières 93200 Saint-Denis	Agence comptable Service de centralisation des factures	agence.comptable@societedugrandparis.fr
SNCF Réseau	DG Finances et achats 92 avenue de France 75648 PARIS Cedex 13	Direction Finance et Trésorerie - Unité Credit Management	01.53.94.32.83 patricia.langelez@rff.fr
SNCF	Transilien SNCF Département Gestion Finances 34 rue du Commandant Mouchotte - 75699 PARIS	Division des Investissements	01 53 25 86 90 Catherine.doyonnas@snf.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement Division PFP	Gilles.fourt@stif.info

En cas de trop-perçu, les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro SGP de référence de la convention (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Titulaire : Société du Grand Paris à l'établissement Trésor Public
IBAN (International Bank Account Number)
FR76 1007 1750 0000 0010 0084 373
BIC (Bank Identifier Code)
TRPUFRP1

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTRÔLE

La Société du Grand Paris peut 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, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives relatifs à la comptabilité propre de ces opérations dans le respect des modalités prévues à l'article 9.

Le bénéficiaire concerné conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Le financeur peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'elle juge utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût prévisionnel de la Convention ne peut être respecté, le Maître d'ouvrage concerné fournit au STIF, à l'Etat, à la Région et à la SGP un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF à l'Etat, à la Région et à la SGP qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage et propose le cas échéant la réalisation d'une étude projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par le STIF, la SGP précise alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'elle entend financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'elle souhaiterait voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.1 de la Convention au titre du coût prévisionnel des dépenses de chaque Maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre l'Etat, la Région, la SGP et le STIF.

En cas de désaccord de l'Etat, de la Région et de la SGP, les Parties se rencontreront afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'achèvement des Études peut être proposé sans financement complémentaire.

La prise en compte de surcoûts par la SGP reste inscrite dans la limite de l'enveloppe forfaitaire prévue au Contrat de plan Etat - Région.

Dans le cas où l'accord préalable de l'Etat, de la Région et de la SGP n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au Maître d'ouvrage.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

La gouvernance Projet s'articule autour de comités et de commissions, dont la composition et l'objet sont décrits ci-dessous. Elle s'applique, d'une part pour les opérations du RER C, d'autre part pour les opérations du RER D.

En tant qu'autorité organisatrice, le STIF s'assure notamment du respect, par le(s) maître(s) d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du Projet indiqués à l'article 2 de la présente convention.

7.1. Le Comité Technique

Il est constitué un Comité Technique de suivi de l'opération composé des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention.

Le Comité Technique est convoqué par le STIF. Il est réuni autant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois 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 des études,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique, administratif et financier 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, si besoin, les partenaires impliqués dans le Projet.

7.2. Comité des financeurs des opérations

Le comité des Financeurs (ci-après « le Comité des Financeurs ») réunit, sous la présidence du STIF, l'Etat, la Région et la SGP et les Maîtres d'ouvrage.

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 coordinateur.

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,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- 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 des financeurs est transmis à ses membres pour avis avant envoi officiel.

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. La Commission de Suivi

Il est constitué une Commission de Suivi des études, placée sous la présidence de la Directrice générale du STIF, composée des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, des Collectivités Territoriales concernées par le Projet.

La Commission de Suivi est réunie sur demande, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'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.

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.

7.4. Information hors comité

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des études devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la demande de ce dernier,
- à informer la Société du Grand Paris, l'Etat, la Région et le STIF sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier des opérations,

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter le STIF ainsi que la Société du Grand Paris, l'Etat et la Région ou les experts missionnés par le STIF à assister, sur leur demande, et dans le respect des contraintes de confidentialité, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

7.5. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un Comité de Communication composé du MOA et du financeur.

Le Comité de Communication est coordonné par le maître d'ouvrage coordinateur. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit l'ensemble des parties ainsi que les prestataires de communication de l'opération (stratégie et mise en œuvre). Le

compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage puis approuvé par les autres partenaires.

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par les MOA et le financeur dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeur, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : SGP, Etat, RIF ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 8. DIFFUSION DES DOCUMENTS, CONFIDENTIALITE, COMMUNICATION.

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention.

8.1. Propriété et diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a émises.

Les résultats des études seront communiqués aux parties qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître 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 du Maître d'ouvrage concerné.

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

Pour que le STIF puisse assumer pleinement son rôle d'AOT, les maîtres d'ouvrage concèdent au STIF une licence sur les droits patrimoniaux afférents aux Résultats des Etudes réalisés dans le cadre de la présente convention, et ce pour permettre au STIF de remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice de Transport.

Le STIF pourra utiliser les Résultats des Etudes pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer 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 (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage autorisent, sans pouvoir les modifier, le STIF à reproduire et représenter Résultats des études sur tout type de support existant.

Le STIF s'engage à ne diffuser les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par le STIF.

Cette concession est consentie pour l'Ile-de-France, à titre gratuit et pour la durée du Projet.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité de toutes les informations considérées comme confidentielles.

Les Résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- Un exemplaire sous format informatique natif et pdf.

8.2. Communication du financeur

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.

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

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 : l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, SNCF Réseau, SNCF Mobilités,
- le financeur : SGP, Etat, RIF
- en dernier : le logo du STIF

8.3. Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 8.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par le financeur.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice

rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

9 DISPOSITIONS GENERALES

9.1 Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.3 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.

9.2 Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du Tribunal Administratif de Paris.

9.3 Résiliation de la convention

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal aux autres Parties.

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la 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 (1) 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 durant ce délai les obligations mentionnées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des obligations est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, la Société du Grand Paris s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation et de l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès de la Société du Grand Paris au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des maîtres d'ouvrage.

9.4 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.

Sans préjudice des articles 5 et 10.1, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Mise en service des projets indiqués à l'article 2 de la Convention,
- paiement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 de la Convention.

La présente convention prendra fin au plus tard le 31/12/2021.

9.5 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 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

<p>Pour la Société du Grand Paris</p> <p>Philippe YVIN Président du Directoire</p>	<p>Pour l'État</p> <p>Jean-François CARENCO Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France</p> <p>Jean-Paul HUCHON Président du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour SNCF RESEAU</p> <p>Alain QUINET Directeur Général Délégué</p>	<p>Pour le STIF</p> <p>Sophie MOUGARD Directrice Générale</p>	<p>POUR SNCF MOBILITES</p> <p>Alain KRAKOVITCH Directeur Général SNCF Transilien</p>

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds et des dépenses

Annexe 3 : Calendrier

**Annexe 4 : Programme détaillé de la tranche 1 de l'aménagement de Brétigny
'Page Blanche'**

Annexe 5 : Contenu des études AVP

ANNEXE 1 Organigramme de l'opération

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

- Pour le RER C :

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage : Direction des Projets Franciliens - Département des Projets

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES

Maître d'ouvrage : Direction de la Stratégie, innovation et développement
Département Investissement - Développement
Division Schémas Directeurs / Etudes Prospectives

SUIVI ET EXPERTISE STIF

Direction des projets d'Investissement
Division des Projets Ferroviaires et Pôles

- Pour le RER D :

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage : Direction des Projets Franciliens - Département des Projets

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF MOBILITES

Maître d'ouvrage : Direction de la Stratégie, innovation et développement
Département Investissement - Développement
Division Schémas Directeurs / Etudes Prospectives

SUIVI ET EXPERTISE STIF

Direction des projets d'Investissement
Division des Projets Ferroviaires et Pôles

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel

2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU ET MOBILITES EN M€

POUR LE RER C :

K€ CE 01/2012	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF Réseau	290	15 590	-	-	15 880
SNCF Mobilité	590	1120	-	-	1 710
STIF	-	-	-	75	-

k€ courants	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF Réseau	300	16 408	-	-	16 708
SNCF Mobilité	600	1 200	-	-	1 800
STIF	-	-	-	79	-

POUR LE RER D :

K€ CE 01/2012	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF RESEAU	324	6 154	-	-	6 478
SNCF MOBILITE	-	553	-	-	553
STIF	-	-	-	-	-

k€ courants	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF Réseau	314	6 297	-	-	6 611
SNCF Mobilité	70	472	-	-	542
STIF		-	108	-	-

2.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

POUR LE RER C :

CE 01/2012	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF Réseau	290	6400	6800	2390	15 880
SNCF Mobilité	590	475	490	155	1 710
STIF	-	-	-	75	75

€ courants	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF RESEAU	300	6592	7215	2601	16 708
SNCF MOBILITE	600	489	542	169	1 800
STIF	-	-	-	79	79

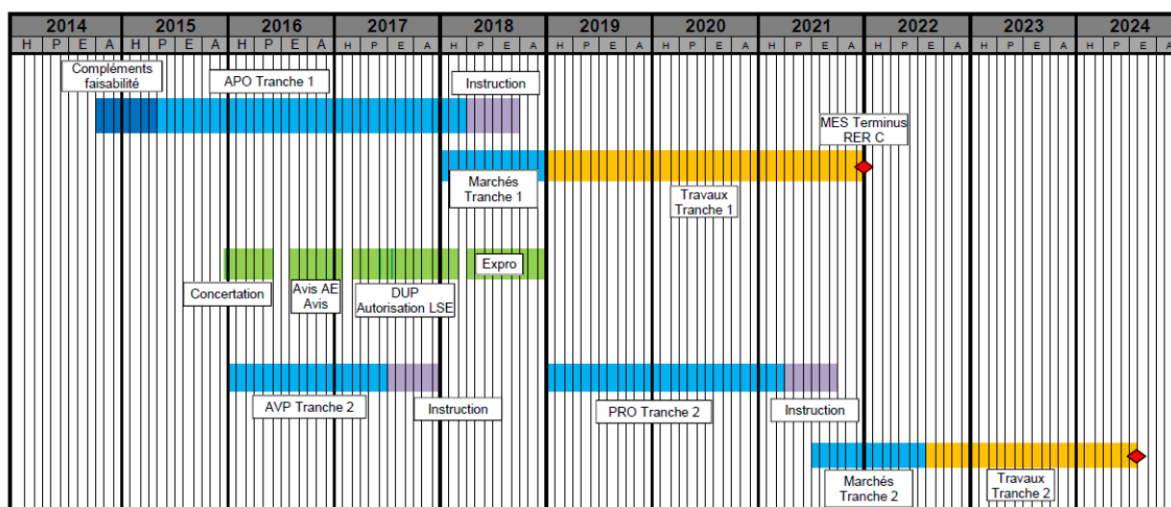
POUR LE RER D :

K€ CE 01/2012	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF Réseau	324	2 267	2 591	1 296	6 478
SNCF Mobilité	60	210	200	83	553
STIF	-	-	108	-	-

k€ courants	2015	2016	2017	2018	TOTAL
SNCF Réseau	314	2262	2663	1371	6611
SNCF Mobilité	60	206	196	80	542
STIF			105		

ANNEXE 3 Calendrier indicatif

RER C : APO de la tranche 1 de l'aménagement de Brétigny



RER D : Avants-Projets relatifs à de la reprise de la signalisation entre Paris et Villeneuve - exclus, à l'aménagement d'un second quai en gare de Créteil Pompadour et à l'installation de gestion de situations perturbées en cas d'interruption au nord de Vert-de-Maisons.

ANNEES	2015	2016	2017	2018	2019
Phase AVP					
Acquisition de données					
Etude AVP					
Validation de l'AVP					

ANNEXE 4

Programme détaillé de la tranche 1 de l'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny – version dite 'Page Blanche'

Le programme des travaux de la tranche 1 est le suivant.

Les éléments du programme travaux sont présentés selon les paragraphes suivants :

- Saut de mouton Nord,
- Côté impair,
- Diagonales et mouvements fret,
- Côté pair,
- Mouvements Transilien et garages,
- Signalisations.

Saut de mouton Nord

Le saut de mouton au nord des quais est la base de la solution d'infrastructure retenue. Il permet de recevoir les RER en sens impair du côté pair de la gare sans cisaillement des voies V1, V2 et V2bis.

Côté impair

Il n'y a pas de travaux côté impair de la gare en tranche 1.

Diagonales et mouvements fret

Il n'y a pas de travaux majeurs concernant les diagonales et les mouvements fret en tranche 1.

Les seuls travaux concernent la dépose de certaines Installations Terminales Embranchées. Il reste donc 5 ITE utilisées à Brétigny. Les ITE ne servant plus seront déposées.

Côté pair

Travaux V2Tours

- **Communication V2Tours → Sas**

La communication entre la V2Tours et les anciennes voies V12 à V22 est déposée. Il n'y a pas de communication entre V2Tours et les sas en fin de tranche 1.

- **Communication V2Tours → V2Bis**

La communication entre V2Tours et V2bis est passé de 30 km/h à 60 km/h. Cela permet de faire passer le TER Châteaudun à 60 km/h sur V4 au niveau des quais.

Travaux au nord des quais côté pair

- **Création de 2 voies « manœuvre 0 »**

Une nouvelle communication située au nord du quai V10bis permet d'y effectuer un retournement à quai sans évolutions via l'arrière gare (« manœuvre 0 »). Ainsi, 2 voies permettant des retournements en « manœuvre 0 » coexistent : la V8 et la V10bis.

- **Création de la simultanéité {(V6 → V2);(V8 → V2bis)}**

La création d'une communication entre V6 et V4 permet d'expédier simultanément un RER Dourdan ou Etampes depuis V6 vers V2 et un RER Brétigny depuis V8 vers V2Bis.

- **Création de la fonctionnalité V10bis&V8→V2**

En cas de difficulté ou d'interruption de circulation sur V2bis entre Brétigny et Juvisy, il est pertinent de pouvoir effectuer des départs depuis V8 ou V10bis vers V2. Une communication est donc ajoutée entre V2bis et V2 pour créer cette fonctionnalité.

- **Vitesses des communications**

Toutes les communications sont à 60 km/h hormis la communication permettant la « manœuvre 0 » sur V10bis à 30 km/h.

Sas du terminus RER C

- **Création de 3 sas (Sas V6, Sas V8 et Sas V10bis) derrière les voies à quai**

Il est envisagé de créer des « sas » dans le prolongement des voies à quai. Ces sas sont raccordés au sud aux zones de garage (faisceau Sud et faisceau banane). Ces sas permettraient :

- d'anticiper ou temporiser les mouvements techniques nécessaires pour alimenter les Z3 / Z7 de la PM ou garer les Z3 / Z7 de la PS, et limiter ainsi les conflits avec les trains en provenance de la V2 Dourdan ou les arrivées de VMB -> V6,
- contribuer, notamment en PS, à la résorption des aléas opérationnels en permettant un dégagement des quais même si l'évolution vers les garages doit être un peu différée.

- **Mise en place de 2 paires de communications entre les 3 voies à quai et les 3 sas**

L'établissement d'un GOV de PM et de PS permet d'observer et de conclure qu'il est nécessaire d'implanter deux paires de communications entre les 3 voies à quai et les 3 sas. Ces communications doivent permettre les simultanités :

{(sasV10bis→V8) ; (sasV8→V6)} et {(V10bis→sasV8) ; (V6→sasV8)}.

- **Accès au Nouveau Garage Transilien depuis le terminus RER C**

Ajout d'une communication permettant d'aller au Nouveau Garage Transilien depuis les voies V6, V8 et V10bis.

Cette communication doit être placée le plus au sud possible pour desservir les 3 sas.

Installations et Garages Transilien

Voies sur fosse

Il n'y a pas de construction de voie sur fosse en tranche 1. Eventuellement une voie sur fosse sera réalisée à Brétigny dans le cadre d'une autre convention de financement.

Faisceau Banane

Afin de garantir le planning du projet surtout mais aussi et d'assurer une bonne régularité et robustesse, il est convenu la création de 4 voies de garage équipées pour la petite maintenance à la banane en plus des 7 déjà existantes.

Le programme de garage pourra être affiné avec les Parties au cours des études APO.

Faisceau pair sud

Il n'y a pas de travaux au faisceau pair sud dans la tranche 1.

Signalisation

Une alternative existe entre un PAI et un PRSI.

Considérant les avantages à réaliser un PRSI:

- Possibilité de phaser les travaux,
- Economie car pas besoin d'un poste provisoire,

En regard de son inconvénient :

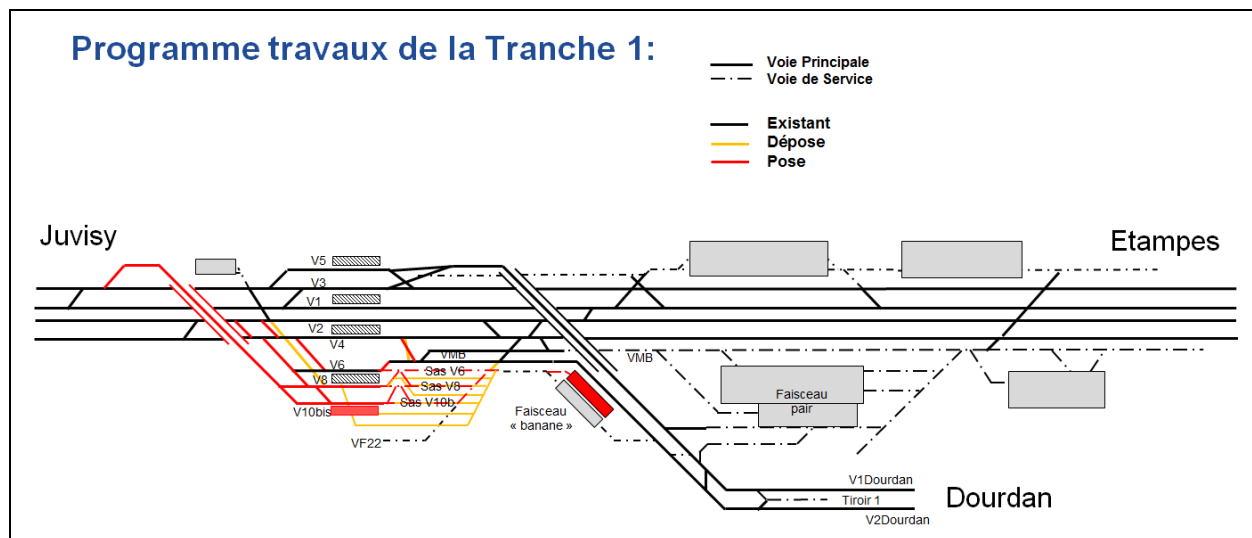
- Coût d'un bâtiment plus volumineux qu'un PAI,

Il est décidé de construire un PRSI dans le cadre du projet.

Il y aura également un PIVOS pour les voies de la banane.

Synthèse

La synthèse du programme des travaux de la tranche 1 est présentée ci-après.



ANNEXE 5

Contenu des études AVP

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permettent d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

- **Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

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 selon loi MOP

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.
