

CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 26 Septembre 2008

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION DES TRANSPORTS

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/08

OBJET : Liaison de transport en commun en site propre Sénart - Corbeil - 1^{ère} phase - Convention de financement.

- Canton : Combs-la-Ville.

RÉSUMÉ : Ce rapport présente à l'Assemblée départementale le projet de convention de financement entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, l'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart, la Région d'Ile de France, les Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne et en présence de l'Etat pour la réalisation de la première phase de travaux de la liaison de transport en commun en site propre entre Lieusaint et Saint-Germain-les-Corbeil. Ces travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart et financés par les Département de l'Essonne et de la Seine-et-Marne et par la Région. La participation du Département de Seine-et-Marne s'établirait ainsi à 5,064 M€ HT.

Le projet qui vous est présenté dans ce rapport relève du programme « Transports publics ».

1. Contexte

La « Liaison de transport en commun en site propre entre Sénart et Evry » est inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Elle a été inscrite au Contrat de Plan Etat Région 2000 – 2006 parmi les opérations de desserte des pôles et figure au Contrat de Projets Etat – Région Ile-de-France 2007-2013 pour une première phase. Cette opération figure également en préambule du contrat Région Département 2007 – 2013, où le Département indiquait son intention de la soutenir financièrement en complément du contrat de projet.

Ce dossier relatif au financement d'une première tranche de travaux, est issu d'un long processus d'étude et de concertation entre les collectivités et l'Etat. Il est particulièrement stratégique pour l'amélioration des déplacements de ces secteurs en plein développement. Cette liaison serait exploitée dans un premier temps, en bus à haut niveau de service (BHNS).

Lors de la commission de suivi du STIF du 7 juin 2006, il a été proposé de réaliser le dossier d'enquête d'utilité publique et le schéma de principe de Lieusaint jusqu'à la gare de Corbeil, les perspectives ultérieures de prolongement vers Evry devant s'établir en fonction des délibérations prises sur l'évolution fonctionnelle et technique de la ligne 402 « Evry-Corbeil » (tracé, site propre, offre, mode, ...) dont les études sont en cours.

La liaison proposée s'inscrit donc sur deux départements (Seine-et-Marne et Essonne) et desservirait successivement les communes de Lieusaint, Saint-Pierre-du-Perray, Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes.

2. La procédure

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des POS/PLU de Lieusaint, Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes, s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007.

La commission d'enquête, dans son rapport daté du 28 juin 2007, a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, assorti de cinq réserves. Ces réserves ont été levées dans la Déclaration de Projet, prise par le Conseil du STIF le 12 Décembre 2007.

L'arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique a été pris conjointement par les préfets de l'Essonne et de la Seine-et-Marne le 25 Février 2008.

Le dossier d'Avant-projet de la liaison a été approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008. Il porte sur la première phase du projet, soit la construction d'un site propre entre la gare de Lieusaint-Moissy RER et Saint-Germain-lès-Corbeil (secteur de la Pointe Ringale), sur une longueur de 9,6 km. Au delà, la ligne sera exploitée sur les voiries existantes jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes RER.

La deuxième phase de l'opération comprendra la réalisation de la fin du site propre, entre la RD33 et la gare de Corbeil-Essonnes, ainsi que l'électrification de la ligne.

3. Description technique de la ligne et du projet

L'itinéraire et les points d'arrêts de la ligne sont détaillés dans le plan joint en annexe au présent rapport.

La liaison comprendra 13 stations dont 9 stations aménagées sur le site propre, 2 arrêts aménagés en voirie banalisée : à la Pointe Ringale et sur la rue Emile Zola, à Corbeil.

L'exploitation de la ligne sera assurée tous les jours de 5h00 à 0h00. L'intervalle sera de 7 minutes aux heures de pointe et de 10 minutes aux heures creuses. La longueur du parcours, y compris celle effectuée sur voirie banalisée, en première phase, serait de 14,7 km.

L'objectif d'une vitesse commerciale de 30 km/h pour un BHNS nécessite une priorité maximale aux franchissements des carrefours. Leur fonctionnement visera à limiter l'impact sur la circulation générale.

Le trafic prévu est estimé à environ 6 000 voyages par jour à la mise en service de la première phase, et de 12 600 voyages par jour à la mise en service de la deuxième phase. Le projet s'accompagne également d'une proposition de restructuration du réseau bus.

Le projet comporte par ailleurs une restructuration conséquente des espaces basée sur :

- le réaménagement des sections de voiries empruntées (nécessaire au site propre, aux aménagements cyclables et à la restitution des fonctions urbaines),
- des aménagements qualitatifs complémentaires qui permettent de mieux traiter certaines fonctions urbaines (mode doux...) ou d'accompagner l'arrivée du site propre.

La quasi totalité du linéaire du projet est bordée par un aménagement cyclable.

L'infrastructure nouvelle et le matériel roulant sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux utilisateurs de fauteuil roulant.

Un parc de 12 véhicules standards est nécessaire en première phase. A plancher bas et accessible aux utilisateurs de fauteuil roulant, le matériel roulant sera de type routier, d'une capacité unitaire

comprise entre 60 (véhicule standard) et 110 places (véhicule articulé) par matériel (4 voyageurs debout /m²). Il sera doté d'un rafraîchissement de l'air et d'un système d'information dynamique.

Dans un premier temps, il est prévu que les véhicules soient à propulsion thermique mais dotés d'un design innovant (un BHNS).

A terme, ils pourraient être alimentés par ligne aérienne de contact bifilaire (trambus).

Cette première phase comprend également la construction d'un atelier-dépôt à proximité de la gare de Lieusaint.

4. Maîtrise d'ouvrage et coûts

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est confiée à l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart.

Coût des travaux :

Dans le dossier d'enquête publique, le coût de l'intégralité de la liaison était estimé à 153 M€ (conditions économiques de janvier 2006) soit 169,6 M€ HT (conditions économiques de janvier 2008). Le coût de l'avant-projet pour la première phase est estimé à 82,030 M€ HT (aux conditions économiques de janvier 2008), y compris provisions pour aléas, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage.

Coût d'exploitation :

L'acquisition, l'exploitation et la maintenance du matériel roulant et des équipements d'exploitation seront intégrées dans le contrat d'exploitation de la ligne. Des subventions pourront être accordées par le STIF pour ces acquisitions.

Le coût du matériel roulant, estimé entre 3 et 5 M€ HT sera connu à l'issu de l'appel d'offres.

5. Financement

Concernant la mise en oeuvre du Contrat de Projets 2007-2013, les parts respectives de l'État et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement des financements sur certains projets.

Pour l'opération Sénart-Corbeil, cet accord de décroisement se concrétise par :

- une contribution de l'État limitée aux Autorisations d'Engagements déjà engagées, soit 1,660 M€, desquelles est retranché un montant de 205 635 € correspondant à la part non consommée par le STIF, soit une contribution totale de 1,454 M€ ;
- une contribution de la Région, correspondant :
 - aux Autorisations de Programme déjà engagées, soit 3,872 M€ desquelles est retranché un montant de 478 764 € correspondant à la part non consommée par le STIF, soit un total de 3,394 M€ (euros réels),
 - ainsi que la totalité de l'enveloppe inscrite au titre du Contrat de Projets 2007/2013 de 60,5 M€ aux conditions économiques de janvier 2006, soit 67,054 M€ aux conditions économiques de janvier 2008,

soit un total de 70,448 M€ (conditions économiques de janvier 2008).

Le solde de l'opération serait réparti entre les Conseils généraux de Seine-et-Marne et de l'Essonne. Le plan de financement proposé dans la convention ci-jointe soumise à votre approbation, est le suivant :

	M€ (CE 01/2008)	%
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	82,030	100,00 %

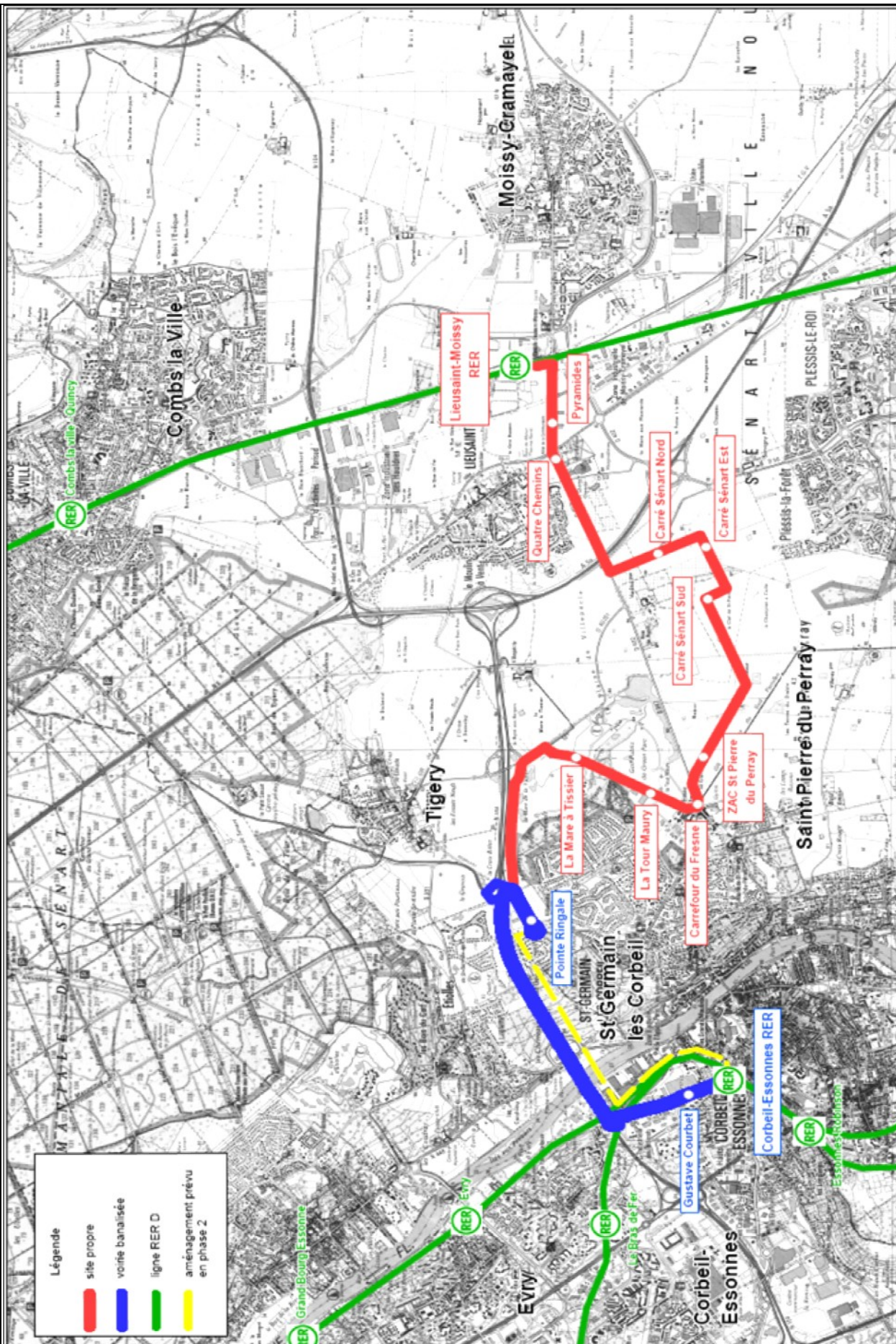
La participation du Département de Seine-et-Marne s'établirait ainsi à hauteur de 5,064 M€ aux conditions économiques de janvier 2008. Je vous précise que les crédits correspondants sont inscrits sur le programme transport public (AP 2008).

Le calendrier prévisionnel prévoit un début des travaux en fin d'année 2008 et une mise en service début 2011.

Si vous êtes d'accord avec cette proposition, je vous remercie de bien vouloir adopter le projet de délibération joint au présent rapport.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ



Annexe

Dossier n° 3/08 des rapports soumis à la commission
n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Rapporteurs : MME PELABERE
Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

M. BERNHEIM
Commission n° 7 - Finances

Séance du 26 Septembre 2008

OBJET : Liaison de transport en commun en site propre Sénart - Corbeil - 1^{ère} phase - Convention de financement.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie,

Vu l'avis de la Commission n° 7 - Finances,

DECIDE

Article 1 : d'approuver la convention « Liaison de transport en commun en site propre Sénart - Corbeil 1^{ère} Phase » jointe en annexe à la présente délibération.

Article 2 : d'autoriser le Président du Conseil général à la signer au nom du Département.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ

ANNEXE

CONVENTION

régissant les rapports

*entre les financeurs, le maître d'ouvrage
et le Syndicat des Transports d'Île-de-France,*

relative à la réalisation de l'opération

**« Liaison du transport en commun en site propre
Sénart – Corbeil »**

1ère phase

1^e phase de la liaison Sénart – Evry (A5a)

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	13
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION.....	15
ARTICLE 2. DÉSIGNATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	15
ARTICLE 3. RESPONSABILITÉS DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	15
3.1. Maîtrise d'ouvrage.....	15
3.1.1. Périmètre sous compétence du STIF.....	16
3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart.....	16
ARTICLE 4. DÉLAI ET CALENDRIER DE RÉALISATION.....	16
ARTICLE 5. ESTIMATION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION – COÛTS D'OBJECTIF.....	17
5.1. Estimation des dépenses.....	17
5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts).....	17
5.3. Coût d'objectif du STIF.....	17
5.4. Coût d'objectif de l'EPA Sénart.....	17
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION.....	17
6.1. Engagement des financeurs.....	17
6.2. Plan de financement de l'opération.....	17
6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants).....	18
6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage STIF (p.m).....	18
6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart.....	19
6.4. Ajustements dans la mise en place des financements.....	19
ARTICLE 7. ÉCHÉANCIERS FINANCIERS DE L'OPÉRATION.....	19
7.1. Échéancier des autorisations de programme.....	19
7.2. Échéancier des dépenses du maître d'ouvrage.....	19
7.3. Ajustement des échéanciers.....	19
ARTICLE 8. MODALITÉS D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CRÉDITS DE PAIEMENT.....	20
8.1. Autorisations de programme.....	20
8.2. Crédits de paiement.....	20
8.3. Mandatement et règlement.....	20
8.4. Bénéficiaires.....	20
ARTICLE 9. COMITÉ DE SUIVI DE L'OPÉRATION.....	20
ARTICLE 10. MESURES DESTINÉES À FACILITER LE SUIVI.....	21
10.1. Comptabilité de l'opération.....	21
10.2. Information.....	21
10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage.....	22
10.4. Intervention d'experts.....	22
ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....	22
ARTICLE 12. DÉFINITION ET GESTION DES ÉCARTS.....	22
12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif du maître d'ouvrage.....	22
12.2. Modalités de modification du coût d'objectif.....	23
12.2.1. Dépassement du coût d'objectif.....	23
12.2.2. Diminution du coût d'objectif.....	23
12.3. Modalités de modification des délais.....	23
12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif.....	24
ARTICLE 13. ACHÈVEMENT DES TRAVAUX.....	24
ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER.....	24
ARTICLE 15. ÉVALUATION SOCIO ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE.....	25
ARTICLE 16. PUBLICITÉ – COMMUNICATION.....	25
ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	25
ARTICLE 18. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS.....	26
ARTICLE 19. RÉSILIATION DE LA CONVENTION.....	26
ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION.....	26
VISA ÉTAT.....	27
LE PRÉFET DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE, PRÉFET DE PARIS.....	27
PIERRE MUTZ.....	27
LISTE DES ANNEXES.....	29

**ENTRE LES FINANCEURS, LE MAITRE D'OUVRAGE ET
LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE**

En premier lieu,

La Région d'Île-de-France, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération du

Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération du

Et Le **Département de la Seine et Marne**, représenté par le Président du Conseil général, dûment mandaté par délibération du

Ci-après désignés comme **les financeurs**.

En deuxième lieu,

L'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart, représenté par son Directeur Général ci après dénommé "l'EPA Sénart" ;

Ci-après désigné comme **le maître d'ouvrage**.

En troisième lieu,

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France**, dont le siège social est 11, avenue de Villars - 75007 PARIS, représenté par sa directrice générale en vertu de la délibération du Conseil n° 2008/0134 du 9 juillet 2008, ci après dénommé "le STIF" ;

En présence de l'**ÉTAT**,

Représenté par le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, en qualité de financeur de l'opération au titre des contrats de plan 2000 - 2006 et de Projets 2007 – 2013.

VU les Contrats de Plan et de Projet État - Région d'Île-de-France 2000 – 2006 et 2007 - 2013 signés respectivement les 18 mai 2000 et le 23 mars 2007,

VU l'avant-projet de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1" approuvé par le Conseil d'Administration du STIF le 9 juillet 2008,

IL EST PRÉCISÉ ET CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Le présent projet est relatif au projet de « Liaison de Transport en Commun en Site Propre entre Sénart et Evry ». Cette liaison se décompose en un projet d'infrastructure de transport en commun en site propre entre Sénart et Corbeil-Essonnes, et une mise en relation ultérieure entre les gares de Corbeil-Essonnes et d'Evry, au moyen d'une extension de la ligne ou d'un maillage avec une autre ligne de transport en commun. Le projet dont il est ici question correspond à la première phase de la liaison entre Sénart et Corbeil.

La « Liaison de Transport en Commun en Site Propre entre Sénart et Evry » est inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en tant que portion du réseau Lutèce, rocade ferroviaire de grande couronne parisienne. Cette liaison était considérée comme une réalisation prioritaire par la SNCF en 1991 pour assurer la desserte du Grand Stade qui était alors prévu à Sénart. Le site de la plaine Saint-Denis ayant été retenu en 1993, l'utilité de cette liaison ferroviaire lourde fut logiquement remise en cause.

En 1999 une étude réalisée par SOGELERG Ingénierie pour le compte du Syndicat des Transports Parisiens (aujourd'hui Syndicat des Transports d'Ile-de-France) a permis d'apprécier l'opportunité et l'intérêt d'une liaison transversale reliant les villes nouvelles dans cette zone. Cette étude a montré l'intérêt de la mise en œuvre d'une liaison entre Sénart et Evry avec un mode de type tramway sur fer.

Ceci a conduit à l'inscription du projet dans le Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 au titre de la desserte des pôles en fournissant une alternative intéressante à l'automobile individuelle (article 1 « Infrastructures de Transport en Commun »).

A l'été 2002, de nouvelles demandes sont apparues, notamment de l'Etat et de la municipalité de Corbeil-Essonnes :

- demande d'étudier des modes de transport moins capacitaires que le tramway sur fer, plus adaptés à la fréquentation attendue sur la ligne, d'une part,
- souhait que la liaison desserve la gare de Corbeil-Essonnes, d'autre part.

Des études complémentaires réalisées par INGEROP en 2002 ont permis de montrer l'intérêt de modes moins capacitaires que le tramway sur fer avec la mise en service d'une ligne de type trambus. Ces études ont servi de support à la constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de la liaison, approuvé par le Conseil d'Administration du STIF en avril 2003.

Le schéma de principe et le dossier d'enquête public, portant sur l'intégralité de la liaison entre Lieusaint et Corbeil, ont été approuvés par le Conseil du STIF du 22 novembre 2006. Ce projet a par ailleurs été repris dans le Contrat de Projets 2007-2013 (Grand Projet 5 « Contribuer à l'accessibilité ») pour un montant de 60,5 M€ (conditions économiques de janvier 2006).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité des POS/PLU de Lieusaint, Saint-Germain-Lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes, s'est déroulée du 30 janvier 2007 au 2 mars 2007. La commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, assorti de cinq réserves. La déclaration de projet prise par le Conseil du STIF du 12 décembre 2007 a levé ces réserves.

La déclaration d'utilité publique du projet a été prise conjointement par les Préfets de Seine-et-Marne et de l'Essonne le 25 février 2008, sur l'ensemble de la liaison.

Le présent dossier porte sur la première phase du projet, soit la construction d'un site propre entre la gare de Lieusaint-Moissy RER et Saint-Germain-lès-Corbeil (secteur de la Pointe Ringale), la ligne étant exploitée en voirie jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes RER.

Le site propre est construit sur une longueur de 9,6 km, la ligne étant exploitée sur une longueur totale de 14,7 km. Le projet comprend également la réalisation de 10 stations le long du site propre dont le terminus de la gare de Lieusaint, de 2 arrêts en voirie, ainsi que la création d'un atelier-dépôt situé à la gare de Lieusaint.

Cette opération fait l'objet de l'avant-projet visé ci-dessus. Celui-ci est consultable au STIF, auprès du maître d'ouvrage et des financeurs.

Le coût de l'opération globale présenté dans l'avant-projet (solution de base) s'établit à 82,030 M€ (CE 01/08).

Son financement est assuré sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 concernant les contributions de l'État et de la Région. Concernant la mise en œuvre du Contrat de Projet 2007-2013, les parts respectives de l'État et de la Région ont été modifiées pour prendre en compte un accord de décroisement des financements sur certains projets¹.

Pour cette opération, cet accord de décroisement se concrétise par :

- une contribution de l'État limitée aux Autorisations d'Engagements déjà engagées, soit 1,660 M€ (euros réels) au titre du contrat de Plan 2000 - 2006, desquelles est désaffecté un montant de 205 635€ correspondant à la part non consommée par le STIF, soit une contribution totale de 1,454 M€
- une contribution de la Région Ile-de-France correspondant :
- aux Autorisations de Programme déjà engagées, desquelles est désaffecté un montant de 478 764€ correspondant à la part non consommée par le STIF, soit un total de 3,394 M€ (euros réels),

¹ L'accord de décroisement, validé par le Président du Conseil régional et le Préfet de la Région Île-de-France lors des réunions du 4 décembre 2007 et 15 janvier 2008, modifie à enveloppes globales respectives constantes les répartitions financières Etat-Région inscrites en annexe 1 du contrat de projets pour certaines opérations ; ainsi, pour faciliter le financement des opérations prêtes à être engagées en travaux, la Région prendra en charge la part de l'Etat sur certains projets, et réciproquement l'Etat prendra en charge la part de la Région sur d'autres projets pour des montants équivalents.

- à la subvention inscrite au Contrat de Projets 2007/2013 de 60,5 M€ (CE 01-2006) correspondant à 67,054 M€ (CE 01-2008) soit la totalité de l'enveloppe inscrite,
- soit un montant total de 70,448 M€
- Une répartition du solde à parts égales entre le Département de Seine-et-Marne et le Département de l'Essonne, soit 5,064 M€ chacun.

En conséquence, le plan de financement est le suivant :

	M€ (CE 01/2008)	%
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	82,030	100,00 %

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée la première phase de l'opération : « TCSP Sénart-Corbeil – phase 1 », consistant en la réalisation d'un site propre entre la gare RER de Lieusaint-Moissy et Saint-Germain-les-Corbeil, ainsi que d'un site de maintenance et de remisage à Lieusaint. La ligne sera exploitée jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes, en voirie banalisée entre Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes.

La présente convention de financement fixe les engagements réciproques des financeurs et du maître d'ouvrage.

La présente convention fixe notamment un coût d'objectif sur lequel le maître d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs du programme de l'opération tel que défini dans l'Avant-projet visé ci-dessus.

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

**"Liaison de transport en commun en site propre Sénart-Corbeil – phase 1"
dite
"TCSP Sénart – Corbeil – phase 1"**

ARTICLE 2. DÉSIGNATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Par délibération du STIF en date du 9 juillet 2008, le maître d'ouvrage de l'opération est l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart.

Son périmètre d'intervention est décrit à l'3 de cette convention.

Le STIF était maître d'ouvrage des études préalables et préliminaires sur l'ensemble de la liaison.

ARTICLE 3. RESPONSABILITÉS DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

3.1. Maîtrise d'ouvrage

La responsabilité du maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Le maître d'ouvrage est notamment responsable de la conception du système et des ouvrages qui le composent, tel que défini dans le dossier d'avant-projet établi par eux et approuvé par le Conseil du STIF du 9 juillet 2008.

En tant que maître d'ouvrage, l'EPA Sénart est notamment responsable, dans la limite de son périmètre d'action et sous réserve de la mise en place des financements correspondants, du respect :

- des délais fixés à l'4 "Délai et calendrier de réalisation" ;
- du coût d'objectif défini à l'5,
- du suivi des dépenses et notamment de leur échelonnement fixé à l'8

3.1.1. Périmètre sous compétence du STIF

Le STIF était maître d'ouvrage pour la totalité de la liaison, soit de Lieusaint-Moissy à Evry-Courcouronnes, des études préalables et préliminaires pour l'ensemble de l'itinéraire et des études d'esquisses pour l'atelier-dépôt, jusqu'à l'approbation du Schéma de principe en novembre 2006 et la déclaration d'utilité publique, prise en février 2008.

Le STIF a mandaté l'EPA Sénart pour la réalisation des études préliminaires pour la ligne, des études d'esquisse pour le dépôt, de l'étude d'impact du projet, par convention de mandat en date du 21 janvier 2004.

3.1.2. Périmètre de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart

L'EPA Sénart assure la maîtrise d'ouvrage des éléments suivants :

- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la première phase de la ligne ainsi qu'à la réalisation de l'atelier-dépôt ;
- La démolition des bâtiments acquis
- l'ensemble des travaux d'aménagement de voirie
- la coordination des travaux d'adaptation ou de déplacement des réseaux concessionnaires situés sous le site propre,
- les prestations de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage nécessitées par les travaux relatifs, et notamment le conseil et assistance à maître d'ouvrage, la communication, la réalisation des dossiers administratifs, les assurances, l'archéologie préventive et la gestion des interfaces avec les opérations connexes.
- Les travaux relatifs au système de transport sur les 9,6 km de linéaire :
 - les infrastructures de la plate-forme;
 - les aménagements de voirie ;
 - le génie civil et le second œuvre en station (quai et rampe) ;
 - les voies et revêtements de plate-forme à l'intérieur du gabarit limite d'obstacles ;
 - les bordures du gabarit limite d'obstacles (GLO) ;
 - l'assainissement de la plate-forme ;
 - la signalisation ;
 - les massifs de ligne aérienne de contact (LAC) prévus dans les études d'Avant-projet ;
 - les courants faibles, la multitubulaire, le mobilier et les équipements en station ;
 - les travaux provisoires et définitifs, nécessaires à la mise en œuvre de la restructuration bus qui accompagne le projet ;
- les travaux relatifs au site de maintenance et de remisage de Lieusaint-Moissy :
 - les travaux de dépollution, le gros œuvre et le second œuvre des bâtiments ;
 - les voies et revêtements ;
 - l'assainissement;
 - les voiries et réseaux divers
 - les courants faibles ;
 - les équipements industriels

ARTICLE 4. DÉLAI ET CALENDRIER DE RÉALISATION

La durée contractuelle de réalisation globale des travaux et des procédures préalables à la mise en service est fixée à 30 mois à compter de la notification par le STIF de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel des réalisations, joint en annexe 2 (non contractuel) est celui de l'Avant-projet. Il indique les événements clés pour chaque étape de travaux, qui apparaissent déterminants – au jour de la présente convention – pour assurer le respect du délai global.

ARTICLE 5. ESTIMATION DES DÉPENSES DE L'OPÉRATION – COÛTS D'OBJECTIF

Sauf indication contraire les montants ci dessous sont des montants hors taxes.

5.1. Estimation des dépenses

Le coût prévisionnel de l'opération telle que définie à l'Avant-projet approuvé, établi aux conditions économiques de janvier 2008, est fixé à 82,030 M€, frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage inclus. Il porte sur les phases Schéma de principe, Avant-projet, Projet et Réalisation. Ces coûts sont détaillés ci-après.

L'estimation de ces dépenses comprend une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet et destinée à couvrir un ensemble de petits postes de dépenses non individualisés, et les aléas normaux. Elle ne comprend pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'12 "Définition et gestion des écarts" ci-après.

5.2. Coûts finaux mesurés (base de comparaison des coûts)

Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence de la présente convention (CE du 1er janvier 2008) par application des indices professionnels pertinents. Le choix définitif des indices et de leur pondération éventuelle, sera arrêté en concertation avec le maître d'ouvrage, le STIF et les financeurs. A défaut d'accord entre les parties, le dernier index TP01 connu sera utilisé.

5.3. Coût d'objectif du STIF

Le montant forfaitaire sous la compétence du STIF est 1,848 M€ (CE 01/2008) et correspond aux études préalables qui ont été réalisées par le STIF, au mandat de l'EPA et au marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des études sous maîtrise d'ouvrage du STIF. Ce montant est réparti comme suit :

Etudes préliminaires	0,247 M€
Mandat EPA et frais de maîtrise d'œuvre	1,601 M€
TOTAL	1,848 M€

5.4. Coût d'objectif de l'EPA Sénart

Le coût d'objectif de l'opération placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart est fixé à 80,182 M€ (CE 01/08), répartis comme suit :

Travaux	61,394 M€
Provisions pour aléas et imprévus	4,719 M€
Acquisitions foncières	1,817 M€
Frais de maîtrise d'œuvre	4,164 M€
Frais de maîtrise d'ouvrage	4,634 M€
Provisions	3,452 M€
TOTAL	80,182 M€

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

6.1. Engagement des financeurs

La signature de la présente convention vaut accord des financeurs sur les dépenses passées et engagement à mettre en place les financements pour la réalisation des phases à venir "Projet" et "Réalisation" de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1", selon le plan de financement détaillé ci-après, dans la limite de l'article 12.4 Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif ci-après.

6.2. Plan de financement de l'opération

L'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1", est d'un montant de 82,030 M€ aux conditions économiques de janvier 2008,

Le plan de financement global de l'opération est le suivant:

	M€ (CE 01/2008)	%
Subvention de la Région Île-de-France	70,448	85,88 %
Subvention de l'État	1,454	1,77 %
Subvention de la Seine-et-Marne	5,064	6,17 %
Subvention de l'Essonne	5,064	6,17 %
TOTAL	82,030	100,00%

Le plan de financement détaillé pour l'opération est le suivant :

CE 01/2008	FINANCEURS					
	Coûts d'objectifs	Etat	Région IDF	CG 91	CG 77	
MAÎTRES D'OUVRAGE	CPER 2000-2006⁽¹⁾					
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€		
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€		
	Sous total	4,848 M€	1,454 M€ 30,00 %	3,394 M€ 70,00 %		
	CPER 2007-2013					
	EPA Sénart	77,182 M€		67,054 M€	5,064 M€	5,064 M€
	Sous total	77,182 M€		67,054 M€ 86,88 %	5,064 M€ 6,57 %	5,064 M€ 6,57 %
	TOTAL	82,030 M€	1,454 M€ 1,77 %	70,448 M€ 85,88 %	5,064 M€ 6,17 %	5,064 M€ 6,17%

⁽¹⁾ valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

Soit en euros courants (suivant annexe 3) :

	FINANCEURS					
	Coûts d'objectifs	Etat	Région IDF	CG 91	CG 77	
MAÎTRES D'OUVRAGE	CPER 2000-2006⁽¹⁾					
	EPA Sénart	3,000 M€	0,900 M€	2,100 M€		
	STIF	1,848 M€	0,554 M€	1,294 M€		
	Sous total	4,848 M€	1,454 M€ 30,00 %	3,394 M€ 70,00 %		
	CPER 2007-2013					
	EPA Sénart	81,548 M€		70,847 M€	5,350 M€	5,350 M€
	Sous total	81,548 M€		70,847 M€ 86,88 %	5,350 M€ 6,56 %	5,350 M€ 6,56 %
	TOTAL	86,396 M€	1,454 M€ 1,68 %	74,241 M€ 85,93 %	5,350 M€ 6,19 %	5,350 M€ 6,19%

⁽¹⁾ valeur assimilée à des Euros constants janvier 2008, compte tenu des financements déjà notifiés non actualisés et laissés en Euros courants

6.3. Autorisations de Programme à mettre en place (en euros courants)

Compte tenu des Autorisations de Programme déjà notifiées, les Autorisations de Programme que les financeurs s'engagent à mettre en place pour couvrir les engagements visés dans la présente convention sont évalués aux montants suivants en euros courants et se répartissent dans les tableaux ci-après :

6.3.1. Pour la maîtrise d'ouvrage STIF (p.m)

Coût d'objectif en euros courants : 1,848 M€

Financier	Etat	RIF	CG 77	CG 91
-----------	------	-----	-------	-------

Financement	554 436 €	1 293 685 €		
AP notifiées	760 071 €	1 772 449 €		
AP à désaffecter	205 635 €	478 764 €		

6.3.2. Pour la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Sénart

Coût d'objectif en euros courants : 84,547 M€

Financier	Etat	RIF	CG 77	CG 91
Financement	0,900 M€	72,947 M€	5,350 M€	5,350 M€
AP notifiées	0,900 M€	2,1 M€		
AP à notifier		70,847 M€	5,350 M€	5,350 M€

6.4. Ajustements dans la mise en place des financements

En cas de difficultés dans la mise en place des financements, les financeurs se réservent le droit de demander conjointement au maître d'ouvrage un décalage de l'opération. Les besoins ajustés sont alors proposés par le maître d'ouvrage dans ce cadre.

Dans les cas où les difficultés de mise en place des financements n'ont pas pour origine un dépassement du coût d'objectif de l'opération, les charges induites pour le maître d'ouvrage par le retard de paiement de l'un des financeurs ou par un report de l'opération demandé par l'un des financeurs sont supportées par ce dernier. Le comité de suivi de l'opération, selon les modalités de l'9 "Comité de suivi de l'opération", validera l'estimation du préjudice financier subi par le maître d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

ARTICLE 7. ÉCHÉANCIERS FINANCIERS DE L'OPÉRATION

7.1. Échéancier des autorisations de programme

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

7.2. Échéancier des dépenses du maître d'ouvrage

Les échéanciers prévisionnels des dépenses du maître d'ouvrage s'établissent selon les tableaux figurant en annexe. Les montants indiqués sont établis en euros constants (CE janvier 2008) et en euros courants, selon le mode d'actualisation décrit à l'article 7.3 "Ajustement des échéanciers".

7.3. Ajustement des échéanciers

Ces échelonnements sont ajustés chaque année à l'occasion du comité de suivi prévu à l'9 "Comité de suivi de l'opération" ci-après, au cours de ses réunions annuelles et sur proposition des maîtres d'ouvrage, en fonction de l'avancement des études, du déroulement du chantier et de l'évolution des taux d'actualisation.

Les échéanciers, joints en annexe, ont été élaborés sur la base d'un taux d'actualisation par rapport aux conditions économiques de l'avant-projet (CE janvier 2008)

- issu de l'évolution de l'index TP01 pour l'année 2008 (6,4%)
- puis de 3 % par an pour les années suivantes, taux arrêté conventionnellement.

ARTICLE 8. MODALITÉS D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES CRÉDITS DE PAIEMENT

8.1. Autorisations de programme

Les financeurs s'engagent à notifier leurs autorisations de programme au minimum en fonction des besoins du maître d'ouvrage, selon les calendriers fournis par lui, et approuvés par les financeurs.

8.2. Crédits de paiement

Les crédits de paiement sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation par le maître d'ouvrage d'un état des dépenses constatées.

Pour la Région Île-de-France, la demande de versement de subvention sera faite selon le modèle type de la Région, indiquant notamment les autorisations de programme de rattachement de ces dépenses.

Les crédits de paiement sont versés par la Région conformément au règlement budgétaire et financier régional. Les montants cumulés des acomptes pouvant être versés par la Région aux maîtres d'ouvrage sont plafonnés à 95 % avant versement du solde. Le versement du solde interviendra après réception des pièces mentionnées à l'14 "Bilan physique et financier".

Les crédits de paiement relatifs aux dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage pour les études, les travaux préparatoires et les commandes anticipées pourront être versés avant la signature de la présente convention.

8.3. Mandatement et règlement

Le mandatement des crédits de paiement dus au maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception des appels de fonds (utilisation éventuelle d'un courrier avec accusé de réception).

A défaut de mandatements aux dates prévues, le comité de suivi de l'opération validera l'estimation du préjudice financier subi par le maître d'ouvrage et définira les modalités de compensation due par le financeur auquel le retard est imputable.

8.4. Bénéficiaires

Les participations et subventions sont versées sur présentation d'un appel à subventions :

À l'Établissement Public d'Aménagement de Sénart

Sur le compte ouvert au nom d'EPA Sénart, TP Melun dont le RIB est le suivant :

Code banque : 10071
Code guichet : 77000
N° compte : 00002000056
Clé : 95

ARTICLE 9. COMITÉ DE SUIVI DE L'OPÉRATION

Les parties conviennent d'assurer un suivi du déroulement de l'ensemble de l'opération dans le cadre d'un comité de suivi, co-présidé par les financeurs et comprenant l'ensemble des signataires et l'État. Il se réunit au moins une fois par an à l'initiative des co-présidents jusqu'à la mise en service de l'opération.

Si nécessaire, le STIF peut provoquer une réunion du comité de suivi. Il peut se réunir de façon exceptionnelle si une délibération urgente doit être prise en application de l'10 "Mesures destinées à faciliter le suivi" ou sur demande d'un signataire.

En préparation du Comité de suivi, le maître d'ouvrage transmet au STIF un état technique administratif et financier de l'avancement de l'opération.

Le maître d'ouvrage établira un compte-rendu de l'exécution de ces missions. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fera l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble de ces documents devra être transmis au STIF sous forme de minute, deux semaines avant le Comité de Suivi.

Il comporte, pour l'ensemble de l'opération :

- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restants à réaliser et d'autre part le coût d'objectif fixé pour chacun des maîtres d'ouvrage dans la présente convention,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement et notamment une analyse des résultats des appels d'offres au cours de la période par rapport aux estimations prévisionnelles du maître d'ouvrage,
- la liste des principaux marchés à venir,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif", pour chacun des postes définis dans l'avant-projet,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais, et notamment l'indication des réclamations ou d'éventuels contentieux de la part des entreprises titulaires des marchés,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).
- Le maître d'ouvrage effectue également une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et des autorisations de programme budgétaire pour l'ensemble de l'opération. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants et en euros aux conditions de l'avant-projet pour toute la période de réalisation.

Une attention particulière sera portée aux aspects fonciers pour lesquels un suivi régulier sera établi. Ce suivi traitera notamment des frais d'acquisition et de gestion du foncier acquis dans le cadre de cette convention. Il établira l'inventaire des espaces non utilisés et les possibilités d'aménagement urbains, de transfert ou de revente qui pourraient en résulter.

Ce suivi pourra faire l'objet d'un protocole entre les parties concernées.

A la demande de la Région, le maître d'ouvrage pourra être sollicité pour une présentation de l'avancement de l'opération devant les élus régionaux.

ARTICLE 10. MESURES DESTINÉES À FACILITER LE SUIVI

10.1. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

10.2. Information

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention,

- à la demande du STIF, à présenter en séance un compte-rendu d'avancement de l'opération devant le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,
- à informer le STIF et les financeurs sans délai en cas de difficulté ayant une incidence financière, ou une incidence sur le respect du calendrier.

10.3. Suivi de la maîtrise d'ouvrage

En complément du décret 59-157 du 7 janvier 1959 et conformément au contrat de projet État Région d'Île-de-France, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le contrôle du maître d'ouvrage. Celui-ci s'assurera notamment du suivi du respect par le maître d'ouvrage des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" et du délai indiqué à l'4 "Délai et calendrier de réalisation" de cette convention pour la mise en service de l'opération.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage s'engage à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ou technique (dossier projet, dossiers de consultation des entreprises, marchés de travaux et contrôles techniques divers...); il s'engage également à autoriser les agents du STIF ou les experts missionnés par lui à assister sur leur demande à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet, notamment les revues de projet.

10.4. Intervention d'experts

Sur proposition du STIF aux financeurs ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et du STIF, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de la présente opération et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs, le maître d'ouvrage est chargé lui-même de l'organisation de la visite et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou, sans faire obstacle à l'application des dispositions prévues à l'12 "Définition et gestion des écarts", toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif du délai prévu à l'4 "Délai et calendrier de réalisation" ou des coûts d'objectif prévus à l'5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif" de la présente convention peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

Le maître d'ouvrage transmettra au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisie du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donne lieu à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût d'objectif ou de périmètre par maître d'ouvrage, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération; les travaux concernés ne pouvant avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant.

Cette disposition ne fait pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

ARTICLE 12. DÉFINITION ET GESTION DES ÉCARTS

12.1. Contrôle du respect des coûts d'objectif du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif tel qu'il est défini à l'5 "Estimation des dépenses de l'opération – coûts d'objectif". Pour permettre cette comparaison il est précisé que le coût final estimé est déterminé en euros aux Conditions Économiques de la présente convention, selon les modalités de l'article 5.2.

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

Dès qu'à l'occasion d'un comité de suivi ou, en cas d'événement exceptionnel, à tout instant, il apparaît que le coût prévisionnel final estimé de l'opération dépasse le coût d'objectif, le maître d'ouvrage indique au STIF et aux financeurs :

- l'existence et l'importance de cet écart,
- son origine,
- les mesures de toute nature qu'il entend prendre pour y remédier.

Le STIF rend un avis aux financeurs sur les explications fournies par le maître d'ouvrage et les moyens proposés pour résorber l'écart constaté.

12.2. Modalités de modification du coût d'objectif

12.2.1. Dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le respect du coût d'objectif ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'11 "Modification de l'Avant-Projet" de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de ceux prévus par la présente convention au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF, le maître d'ouvrage étant entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une délibération d'approbation du STIF, notamment au titre de l'11 "Modification de l'Avant-Projet" de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position au maître d'ouvrage et aux financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage et pour l'opération.

En application de ces délibérations, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du coût d'objectif initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage résultant de l'application de la clause d'intéressement prévue à l'article 12.4 "Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif".

12.2.2. Diminution du coût d'objectif

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et au STIF un rapport justificatif de la diminution proposée de son coût d'objectif. Ce rapport fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs indiquant son accord.

Un avenant formalisera la diminution du coût d'objectif initial pour le maître d'ouvrage et l'intéressement consécutif en résultant, calculé conformément à l'article 12.4.

12.3. Modalités de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, le maître d'ouvrage fournit au STIF et aux financeurs un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage selon les dispositions de l'article 10.3 "Suivi de la maîtrise d'ouvrage" de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, le STIF et le maître d'ouvrage.

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, ces propositions doivent faire l'objet d'une délibération d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif) accompagné de la réponse des financeurs.

Le STIF fait alors part de sa position au maître d'ouvrage et aux financeurs et approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête un nouveau délai de l'opération.

En application de ces délibérations, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme d'augmentation du délai initial.

12.4. Clause d'intéressement sur le respect du coût d'objectif

Si le dépassement du coût d'objectif ne peut être imputé à un ou des événements exceptionnels ou aux évolutions des indices professionnels pertinents, et indépendamment des modalités arrêtées vis-à-vis des surcoûts, la rémunération du maître d'ouvrage définie à l'5 est réduite d'une somme calculée par application du pourcentage de dépassement du coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant réduites de la même somme.

De même, en cas d'économie réalisée sur le coût d'objectif, la rémunération du maître d'ouvrage définie à l'5 est augmentée d'une somme calculée par l'application du pourcentage d'économies réalisées par rapport au coût d'objectif en euros d'origine de l'estimation du montant des dépenses de maîtrise d'œuvre, telle qu'elle est définie à l'5, sans pouvoir dépasser 15% du montant des dépenses de maîtrise d'ouvrage, les subventions étant augmentées de la même somme. En cas de dépassement du délai indiqué à l'4 "Délai et calendrier de réalisation" pour la mise en service, l'application de cet alinéa sera soumise à l'appréciation du comité de suivi de la convention de financement mentionné à l'9 "Comité de suivi de l'opération".

En cas de litige sur la responsabilité des dépassements, il sera fait appel au comité de gestion du contrat de projet État – Région qui, avec l'aide du STIF, proposera le montant de dépassement imputable au maître d'ouvrage. Ce montant servira de base au calcul de la pénalité provisoire qui lui est applicable. Il en est de même pour l'attribution de l'intéressement en cas d'économie sur le coût total du projet.

ARTICLE 13. ACHÈVEMENT DES TRAVAUX

A l'achèvement des travaux et avant la mise en service de l'opération, le maître d'ouvrage invite le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les financeurs à constater sa conformité par rapport aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif le cas échéant.

A l'achèvement des travaux, les transferts de propriété de l'atelier ainsi que des terrains d'assiette de l'atelier et du site propre lorsqu'il est hors du domaine de public de voirie seront réalisés par le maître d'ouvrage en faveur du STIF sans frais pour celui-ci ; pour les tronçons du site propre sur domaine de voirie, des conventions d'occupation en faveur du STIF seront établies.

ARTICLE 14. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER

Le maître d'ouvrage établit le bilan financier et physique de l'opération, au plus tard trois ans après la mise en service.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif défini à l'5 ramené dans les conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin d'en permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent,
- le calcul et la justification de l'état du solde par rapport aux dépenses effectivement payées (celui ci représentant la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs),
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers),
- un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

Ce bilan, destiné notamment à une comparaison avec le coût de l'opération tel que défini à l'article 5.1 "Estimation des dépenses", est transmis au STIF et aux financeurs. Le STIF formule un avis sur le bilan global et éventuellement le bilan et le transmet aux financeurs.

ARTICLE 15. EVALUATION SOCIO ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'opération "TCSP Sénart-Corbeil – phase 1" en tenant compte de l'évaluation économique et sociale prévisionnelle effectuée par le maître d'ouvrage dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Administration du STIF. Cette évaluation préalable comporte un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par la mise en service de l'opération. C'est au vu des prévisions et objectifs explicités dans l'avant-projet que les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'opération.

Sous le pilotage du STIF, le maître d'ouvrage organise la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Projets Etat – Région Ile-de-France, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage transmet ce bilan au STIF et aux financeurs.

Ce bilan sera conforme au bilan indiqué dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

ARTICLE 16. PUBLICITÉ - COMMUNICATION

Le maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les cosignataires et l'État à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de communication commun ; Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de créer les outils de communication.
- mentionner les financeurs de l'opération - la Région Île-de-France, l'Etat, le département de Seine-et-Marne et le département de l'Essonne - et le STIF sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,
- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des cosignataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le responsable communication du maître d'ouvrage.

ARTICLE 17. MODIFICATION DE LA CONVENTION

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

ARTICLE 18. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Tout différend né de la formation, de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention sera porté, à défaut d'accord amiable, devant le tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 19. RÉSILIATION DE LA CONVENTION

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis défini ci-dessus, les parties s'engagent au strict respect des obligations que leur assigne la présente convention.

ARTICLE 20. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION

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

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

Fait en six exemplaires originaux.
Signée par toutes les parties et notifiée le :

Le Président du Conseil général de la Seine-et-Marne

Le Président du Conseil Régional d'Île-de-France

Vincent EBLÉ

Jean-Paul HUCHON

Le Président du Conseil Général de l'Essonne

La Directrice Générale du STIF

Michel BERSON

Sophie MOUGARD

Le Directeur Général de l'Etablissement Public
d'Aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Jean-Pierre DUFAY

VISA ETAT
LE PRÉFET DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE, PRÉFET DE PARIS

PIERRE MUTZ

LISTE DES ANNEXES
(Non contractuelles)

Annexe 1 : organigrammes nominatifs

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 3 : tableaux visés à l'article 7.

Annexe 1 : organigramme nominatif

ORGANIGRAMME NOMINATIF

TCSP Sénart-Corbeil – phase 1

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

Maîtrise d'ouvrage STIF

Maître d'ouvrage : Sophie MOUGARD, Directrice Générale

Chef de Projet : Noémie DELOBELLE

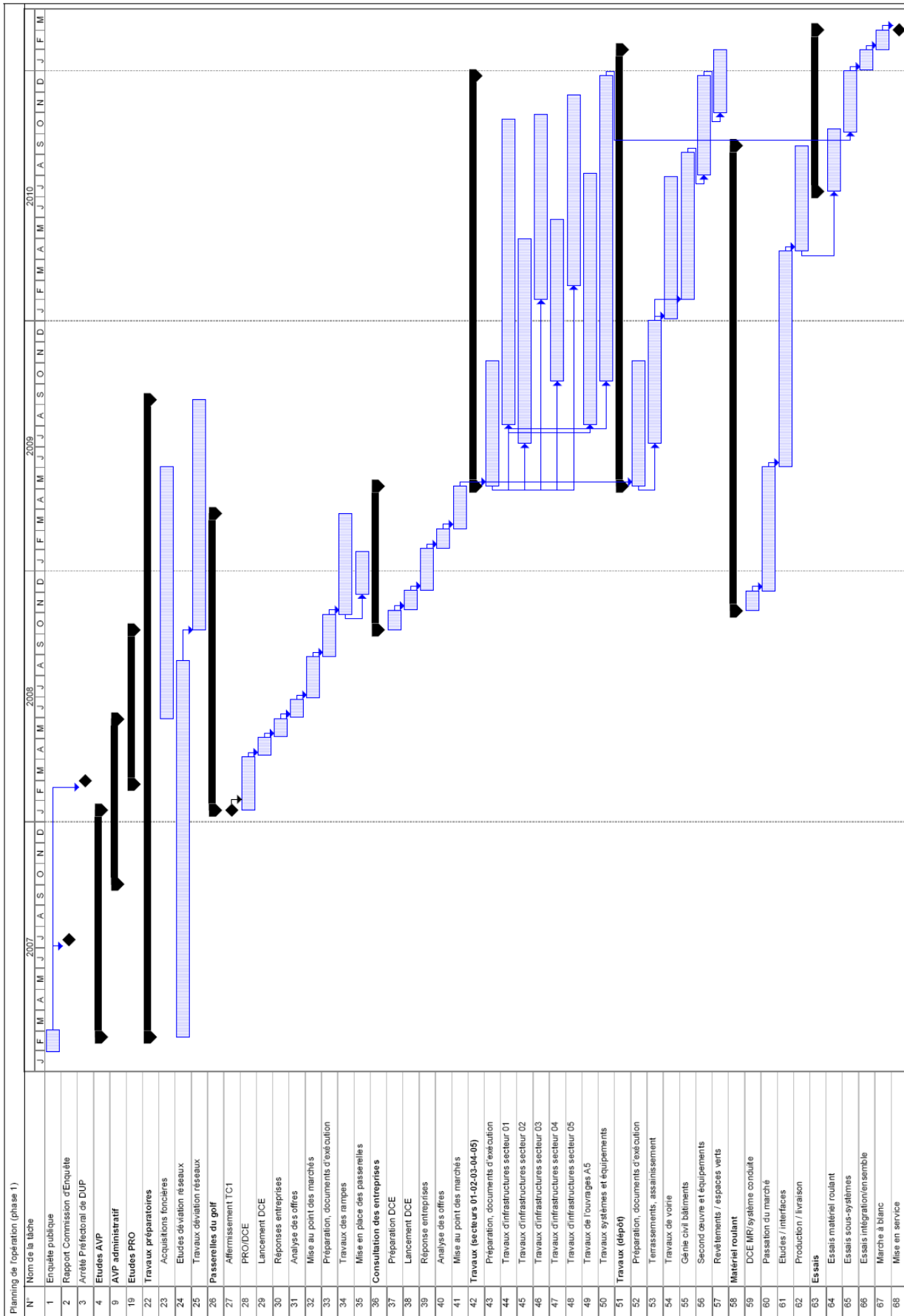
Maîtrise d'ouvrage Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Maître d'ouvrage : Jean-Pierre DUFAY, Directeur Général

Chef de Projet : Jean-Yves HINARD

Annexe 2 : calendrier prévisionnel de l'opération

Conforme à l'avant-projet approuvé par le conseil du syndicat des transports d'Ile de France



Annexe 3 : Échéanciers prévisionnels des paiements et des autorisations de programme

MAITRISE D'OUVRAGE Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart

Dépenses	déjà affecté au 30/06/08	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sous total 2008-2013	TOTAL
Besoins en Autorisations d'engagement									
M€ CE 01/2008	3,000	8,308	62,249	6,555	0,070			77,182	80,182
M€ Courants	3,000	8,525	65,742	7,125	0,156			81,548	84,548
Besoins en Crédits de Paiement									
M€ CE 01/2008	0,989	3,550	14,091	57,220	3,018	0,929	0,385	79,193	80,182
M€ Courants	0,989	3,550	14,514	60,705	3,298	1,046	0,446	83,559	84,548

Répartition prévisionnelle des autorisations d'engagement (M€ courants)									
Région	2,100	8,525	55,997	6,190	0,136			70,848	72,948
Dép77			4,873	0,467	0,010				5,350
Dép91			4,873	0,467	0,010				5,350
Etat	0,900								0,900

Répartition prévisionnelle des crédits de paiement (M€ courants)									
Région	0,584	3,055	12,407	52,739	2,865	0,909	0,387	72,362	72,947
Dép77			1,053	3,983	0,216	0,069	0,029	5,350	5,350
Dép91			1,053	3,983	0,216	0,069	0,029	5,350	5,350
Etat	0,405 (demande en cours)	0,495						0,495	0,900

