

2018

Projet de TCSP sur l'ex- RN34

Convention de financement
études relative au
d'Objectifs et de Caractéristiques
Principales (DOCP) et à la
concertation préalable

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

077-227700010-20190201-lmc100000018576-DE

Acte Certifié exécutoire

Envoi Préfecture : 05/02/2019

Réception Préfet : 05/02/2019

Publication RAAD : 05/02/2019

CONVENTION N°



TABLE DES MATIERES

<u>0</u>	<u>CONTEXTE GENERAL DU PROJET.....</u>	<u>5</u>
0.1	DEFINITIONS	5
0.2	PREAMBULE.....	5
0.3	HISTORIQUE	5
0.4	OBJECTIFS DU PROJET.....	6
0.5	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	6
0.6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	6
<u>1</u>	<u>OBJET DE LA CONVENTION.....</u>	<u>6</u>
1.1	DEFINITIONS ET CONTENU DE L'OPERATION	7
1.1.1	DOCP.....	7
1.1.2	CONCERTATION PREALABLE	7
1.1.3	PRESTATIONS COMPLEMENTAIRES EVENTUELLES	8
1.2	DELAIS DE REALISATION DES ETUDES	8
<u>2</u>	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>8</u>
2.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	8
2.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE	8
2.2.1	IDENTIFICATION, ENGAGEMENTS ET PERIMETRE D'INTERVENTION DU MAITRE D'OUVRAGE.....	8
2.3	LES FINANCEURS	9
2.3.1	IDENTIFICATION	9
2.3.2	ENGAGEMENTS.....	9
<u>3</u>	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>9</u>
3.1	ESTIMATION DU COUT DE L'OPERATION	9
3.2	COUTS DETAILLES.....	9
3.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	10
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	10
3.4.1	VERSEMENT D'ACOMPTES	10
3.4.2	VERSEMENT DU SOLDE	11
3.4.3	PAIEMENT	11
3.4.4	BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION	12
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS.....	13
3.6	COMPTABILITE DU MAITRE D'OUVRAGE	13
<u>4</u>	<u>GESTION DES ECARTS</u>	<u>13</u>

<u>5</u>	<u>MODALITES DE CONTROLE</u>	<u>14</u>
<u>6</u>	<u>ORGANISATION ET SUIVIDE LA CONVENTION</u>	<u>14</u>
6.1	LE COMITE TECHNIQUE.....	15
6.2	LE COMITE DES FINANCEURS	15
6.3	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	16
6.4	LA COMMISSION DE SUIVI	16
6.5	INFORMATION HORS COMITE ET COMMISSION DE SUIVI	16
<u>7</u>	<u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</u>	<u>17</u>
<u>8</u>	<u>DISPOSITIONS GENERALES.....</u>	<u>17</u>
8.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	17
8.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	17
8.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	17
8.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	18
8.5	MESURES D’ORDRE	18
	<u>ANNEXES.....</u>	<u>20</u>
	<u>ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES APPELS DE FOND.....</u>	<u>21</u>
	<u>ANNEXE 2 : CONTENU TYPE DES ETUDES ET PRESTATIONS.....</u>	<u>22</u>
	<u>ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES PRESTATIONS</u>	<u>25</u>

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- **La Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par la délibération n° _____ de la Commission Permanente en date du _____ du Conseil régional d'Ile-de-France,
- **Le Département de la Seine-Saint-Denis**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n° _____ de la Commission Permanente en date du _____ du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis,
- **Le Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n° _____ de la Commission Permanente en date du _____ du Conseil départemental du Val-de-Marne,
- **Le Département de Seine-et-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n° _____ en date du _____ du Conseil départemental de Seine-et-Marne,

Ci-après collectivement désignés « **les financeurs** »,

En second lieu,

- **Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis/41 rue de Châteaudun 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2016/302 en date du 13 juillet 2016.

Ci-après désigné « **Île-de-France Mobilités** » ou « **le maître d'ouvrage** »,

Et en dernier lieu,

- **Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis/41 rue de Châteaudun 75009 Paris, numéro SIRET 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2016/302 en date du 13 juillet 2016.

Ci-après désigné « **Île-de-France Mobilités** » ou « **l'autorité organisatrice** »,

Ci-après collectivement désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu le Code des transports ;

Vu le Code de l'environnement ;

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;

Vu la loi 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;

Vu le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région Ile-de-France ;

Vu le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement ;

Vu le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France voté par le Conseil régional le 19 juin 2014 ;

Vu la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 autorisant le versement d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;

Vu la délibération n°CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 par l'Etat et la Région ;

Vu La délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

Vu le règlement budgétaire et financier du Département du Val-de-Marne adopté par la délibération n° 2017-5-1.8.8 du 18 décembre 2017 ;

Vu l'avenant formalisant la révision du Contrat de plan Etat – Région 2015 -2020 approuvé par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et signé le 7 février 2017 par l'Etat et la Région ;

Vu la délibération n° _____ de la commission permanente du _____ du Conseil régional ;

Vu la délibération n° _____ de la Commission permanente du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis du _____ ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil départemental du Val-de-Marne du _____ ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil départemental de Seine-et-Marne du _____ ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du _____ ;

Il est convenu ce qui suit :

0 CONTEXTE GENERAL DU PROJET

0.1 Définitions

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.

« **Opération** » : désigne les étapes du Projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les Résultats des Etudes, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1.1 et en Annexe 2.

« **Résultats des Etudes** » : désigne le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et le Schéma de Principe réalisés par le maître d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en Annexe 2 et qui seront présentés au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

0.2 Préambule

La liaison entre les gares de Nogent-sur-Marne RER A et Chelles RER E est une radiale importante dans le réseau viaire de l'est parisien, radiale qui a été transférée aux Départements du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, dans le cadre du transfert des routes nationales aux Départements (décret de 2005). De Nogent-sur-Marne à Chelles, cet axe dessert 7 communes, 3 départements (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Seine-et-Marne), en cumulant des fonctions urbaines (centre-ville de Nogent-sur-Marne) et de transit (shunt A4/A86).

A l'heure actuelle, 25 lignes de bus fortement fréquentées desservent le secteur, dont 4 lignes majeures (113, 303, 114 et 127) : elles cumulent à elles seules 63 000 voyageurs/jour.

Le territoire situé le long de l'ex-RN34 entre Nogent-sur-Marne et Chelles présente une dominante résidentielle, avec quelques poches de forte densité : centres anciens, grands ensembles et quartiers autour des gares. Les projets urbains sont concentrés essentiellement dans le secteur de Val-de-Fontenay pour les emplois et de Neuilly-sur-Marne pour les logements (ZAC Maison Blanche).

De 2010 à 2030, la population devrait augmenter de 18 % et les emplois de 11 % (*source : IAU Île-de-France – hypothèses établies en 2015 pour l'étude RN34 à partir du recensement des projets urbains portés par les acteurs locaux et des cadrages du SDRIF Île-de-France 2030*).

0.3 Historique

Le projet de création d'un TCSP sur l'ex-RN34 est inscrit au SDRIF 2030 et au PDUIF 2010-2020.

Une première étude a été menée par Île-de-France Mobilités en 2015/2016, afin de définir des scénarios possibles pour une liaison en transports collectifs entre Paris/Nogent-sur-Marne et Chelles, en lien avec les horizons de mise en service des

différentes lignes de métro. Elle a permis de dégager 4 scénarii, aux objectifs et coûts sensiblement différents.

0.4 Objectifs du Projet

Ce territoire est fortement dépendant du réseau ferré pour l'accès aux emplois du cœur de métropole : RER A et RER E.

Les bus jouent un rôle essentiel pour le rabattement sur le réseau ferré ; ainsi leur fréquentation est importante mais ils circulent mal, en dépit de quelques couloirs bus existants.

Afin de fiabiliser les temps de parcours et la régularité des bus, des aménagements continus ou ponctuels selon les secteurs de l'ex-RN 34 pourraient être envisagés.

L'ex-RN34 entre Nogent-sur-Marne et Chelles pourrait devenir un boulevard urbain conciliant :

- la desserte fine du territoire et la vie locale (modes actifs, stationnement, livraisons) ;
- un rabattement rapide et fiable vers les pôles de transport actuels et futurs.

0.5 Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation

Le projet est inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France. Au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 la ligne « Tzen BHNS et autres TCSP » dotée de 420 M€ lui permet de bénéficier de crédits d'études.

0.6 Caractéristiques principales du Projet

Le projet prévoit la réalisation d'aménagements en faveur des bus, continus ou ponctuels selon les secteurs de l'ex-RN 34 entre Nogent-sur-Marne et Chelles. Suite aux conclusions de l'étude de 2015/2016, des études complémentaires doivent être réalisées pour affiner les scénarios.

Il proposera également un nouveau partage de l'espace public permettant une meilleure prise en compte de l'intermodalité, des déplacements vélos et des cheminements piétons afin d'accompagner les projets urbains portés par les collectivités locales. L'intégration de cette réflexion ne présage de la prise en charge des travaux induits dans le cadre du projet.

1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer :

- d'une part, les conditions et modalités de financement des Etudes du DOCP et de la concertation préalable du projet de création d'un TCSP sur l'ex-RN34;
- d'autre part, le contenu et les conditions de suivi de ces Etudes 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 unique suivante :

« **Projet de création d'un TCSP sur l'ex-RN34** **Etudes DOCP et concertation** »

1.1 Définitions et contenu de l'Opération

L'Opération doit permettre la réalisation :

- du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de création d'un TCSP sur l'ex-RN34 entre Nogent-sur-Marne et Chelles;
- de la concertation préalable ;
- des prestations et d'éventuelles études complémentaires qui pourraient être nécessaires à l'avancement du dossier.

L'Annexe 2 de la présente convention en détaille les éléments constitutifs.

1.1.1 DOCP

Le DOCP porte sur :

- l'**opportunité** du Projet ;
- les **caractéristiques principales** du Projet : principes guidant le choix du/des modes, du (des) tracé(s) et des variantes retenu(s) ainsi que la définition des solutions techniques, eu égard au réseau existant, aux caractéristiques des projets de développement économique et urbain à desservir et à l'incidence du Projet sur l'environnement ;
- une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, des **impacts** et de l'**intérêt socio-économique** ;
- l'**identification des solutions les plus pertinentes** sur la base d'une analyse comparative multicritères.

Le contenu du DOCP est précisé dans l'annexe à la délibération n°2011/0631 d'Île-de-France Mobilités du 6 juillet 2011, annexée à la présente convention (Annexe 2 : Contenu type des Etudes et prestations).

1.1.2 Concertation préalable

La concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur les variantes retenues. Les objectifs et les modalités de la concertation sont validés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités à l'issue du DOCP. La concertation pourra comporter :

- une **publicité préalable** dans la presse ou par voie d'affichage pour informer le public de l'objet de la concertation et des modalités de son déroulement ;
- une ou plusieurs **expositions d'information générale** sur le Projet, présentant des panneaux d'information ;
- la présence, sur les **lieux d'exposition, de registres** à disposition du public ainsi que la mise en place éventuelle d'une adresse e-mail pour que le public puisse y consigner ses observations ou suggestions ;
- la mise à disposition éventuelle d'un **dépliant d'information** au sujet du Projet sur place ;
- la tenue éventuelle de **réunions publiques** ;

- la mise en place d'un site internet.

Ces modalités sont précisées par Île-de-France Mobilités puis soumises aux collectivités locales et aux financeurs avant le lancement de la concertation.

Un bilan de la concertation préalable est établi par le MOA. Les variantes de tracé du TCSP seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du schéma de principe.

1.1.3 Prestations complémentaires éventuelles

Dans le cadre de la présente convention, des besoins de précisions techniques seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du Projet.

1.2 Délais de réalisation des études

Le délai prévisionnel des études est 20mois. Cette durée prévisionnelle est conforme aux dispositions de l'article 8.4. Le calendrier prévisionnel de réalisation des études figure en Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des Etudes.

2 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des Projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

2.2 La maîtrise d'ouvrage

2.2.1 Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage de la présente opération.

Ainsi, Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage des études décrites au 1.1 de la présente convention. Île-de-France Mobilités est notamment responsable de la conduite des Etudes qui font l'objet de la présente convention.

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

2.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement de l'Opération est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 selon les clés de répartition suivantes :

- Etat : 21% ;
- Région Ile-de-France : 49% ;
- Département de la Seine-Saint-Denis : 10% ;
- Département du Val-de-Marne 10% ;
- Département de la Seine et Marne : 10%.

2.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'Opération par le maître d'ouvrage visé à l'article 2.2.1, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des dépenses visé à l'annexe 1.

3 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

3.1 Estimation du coût de l'Opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 1 000 000€ HT en euros, **non actualisable et non révisable**.

3.2 Coûts détaillés

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du Projet :

Montant € courants HT	
	Île-de-France Mobilités
Postes de dépenses	
DOCP	500 000 €
Concertation préalable	250 000 €
AMO technique	150 000 €
Études et missions complémentaires	100 000 €
TOTAL en € courants	1 000 000 €

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses du maître d'ouvrage, et dans le respect de l'enveloppe globale.

Le détail des études et missions complémentaires sera présenté en comité des financeurs pour validation.

3.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Montant € courants HT et %						
	Etat	Région	CD93	CD94	CD77	Total
Île-de-France Mobilités	210 000	490 000	100 000	100 000	100 000	1 000 000
	21%	49%	10%	10%	10%	100%

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement

3.4.1 Versement d'acomptes

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

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage, par financeur.

Le Comité des Financeurs est avisé des évolutions de cet échéancier prévisionnel.

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

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région, des Départements de Seine-et-Marne et du Val-de-Marne :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant,, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet (exprimé en euros courants et en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

B - Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

- l'état récapitulatif des montants déjà obtenus au titre de la présente convention ;

- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet (exprimé en euros courants et en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif des factures acquittées certifié exact par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France Mobilités ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

C - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et le Département de la Seine-Saint-Denis au maître d'ouvrage est plafonné à 95% du montant total des subventions dues avant le versement du solde.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département de Seine-et-Marne et le Département du Val-de-Marne au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département avant le versement du solde.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire est plafonné à 80% du montant de l'autorisation d'engagement (AE) mise en place en euros courants, conformément aux dispositions du décret n°2018-514.

3.4.2 Versement du solde

Après achèvement des prestations couvertes par la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire :

- de l'état récapitulatif des dépenses, incluant les frais de maîtrise d'ouvrage, certifié par son comptable public ;
- du relevé final des recettes réalisées ;
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 3.4.1 ;
- du bilan physique et financier de l'Opération.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

Pour le Département de Seine-et-Marne et pour le Département du Val-de-Marne, et conformément à leurs Règlements Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération et du paiement intégral sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France Mobilités.

Sur la base de ces documents, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

3.4.3 Paiement

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

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

3.4.4 Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès d'Île-de-France Mobilités, sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé
10071	75000	00001005079	72
Code IBAN			Code BIC
FR76	1007	1750 0000 0010 0507 972	TRPUFRP1

Le versement est effectué auprès de l'Agent comptable du Syndicat des transports d'Île-de-France, établissement public à caractère administratif ayant son siège au 39bis - 41 rue de Châteaudun 75 009 Paris.

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	DRIEA 21-23, rue Miollis 75 015 PARIS	Service de la Politique des Transports / Cellule Budget et Synthèse Financière SPoT / CBSF spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Ile-de-France	2 rue Simone Veil 93 400 SAINT-OUEN	Pôle Finance Direction de la comptabilité Service dépenses d'intervention social et territorial 01.53.85.58.76
Département de la Seine-Saint-Denis	Hôtel du Département - Esplanade Jean-Moulin 93000 Bobigny	Direction du Développement, des Mobilités et de l'Habitat 01.43.93.87.46
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94011 CRETEIL	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements
Département de Seine-et-Marne	Hôtel du Département CS 503777 7010 Melun Cedex	Direction des Transports
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Département des Projets de Surface Zone 1

3.5 Caducité des subventions

Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région et du Département du Val-de-Marne :

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an (1) maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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

Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du département de Seine-et-Marne :

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

3.6 Comptabilité du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

4 GESTION DES ECARTS

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 3.1, les financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel ces dépassements sont intervenus.

5 MODALITES DE CONTROLE

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces 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.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports, veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-de-France.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités des financeurs tels que décrits ci-dessous à l'article 6.

6 ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

La gouvernance du Projet s'articule autour de comités et de commissions, dont la composition et l'objet sont décrits ci-dessous.

En tant qu'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités s'assure notamment du respect, par le maître d'ouvrage, de la remise des documents, des délais indiqués et des estimations à cette étape du Projet indiqués aux articles 1.1, 1.2 et 3.1 de la présente convention.

6.1 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 maître d'ouvrage. 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 (7) jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité Technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques du DOCP, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'Opération ;
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique ;
- de valider les choix techniques si nécessaire ;
- de suivre le déroulement technique, 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.

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

6.2 Le Comité des Financeurs

Il est constitué un Comité des Financeurs composé des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités en qualité d'autorité organisatrice des transports.

Le Comité des Financeurs se réunit au moins une fois par an, et autant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par le maître d'ouvrage.

Le Comité des Financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Le Comité des Financeurs se prononce et valide :

- les ajustements techniques, administratifs et financiers n'ayant pu être validés en comité technique décrit à l'article 6.1 ;
- la diffusion des éléments liés à l'Opération ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi ;
- les projets de dossiers préparés en vue de leur approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le Comité des Financeurs se réunit également sur les questions spécifiques relevant du pilotage du Projet, notamment son financement, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Le compte rendu de chaque Comité des Financeurs est transmis pour avis avant envoi officiel.

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

6.3 Suivi de la communication institutionnelle

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

Le Comité de Communication est coordonné par le maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication (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 partenaires dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Département de la Seine-Saint-Denis, Département du Val-de-Marne, Département de Seine-et-Marne ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

6.4 La Commission de Suivi

Il est constitué une Commission de Suivi des Etudes, placée sous la présidence du Directeur général d'Île-de-France Mobilités, 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 (1) mois et les éléments étant envoyés au moins quinze (15) jours au préalable par Île-de-France Mobilités.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des Etudes.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante.

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

6.5 Information hors Comité et Commission de suivi

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des Etudes devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à informer Île-de-France Mobilités et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs et Île-de-France Mobilités en tant qu'AOT ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

7 DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et sur les Résultats d'Etudes réalisés dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage transmettra aux financeurs l'intégralité des Résultats des Etudes, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les Résultats des Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des Résultats des Etudes en dehors des parties de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les parties s'engagent à préserver la confidentialité des Résultats d'Etudes intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

8 DISPOSITIONS GENERALES

8.1 Modification de la convention

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

8.2 Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) 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 (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

8.3 Résiliation de la convention

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (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 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 au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. 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 des financeurs au prorata de leur participation.

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

8.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention de financement tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de délibération de la Commission permanente de la Région approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 5, elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 8.3, soit après la réalisation des deux étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 1.1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 3.4.2,
- dans le cas de l'expiration de la convention par application des règles de caducité prévues à l'article 3.5.

Et au plus tard 18 mois après l'approbation du bilan de la concertation par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

8.5 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'Etat, Michel CADOT Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France	Pour le Département de la Seine-Saint-Denis, Stéphane TROUSSEL Président du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
Pour le Département du Val-de-Marne Christian FAVIER Président du Conseil départemental du Val-de-Marne	Pour le Département de Seine-et-Marne, Patrick SEPTIERS Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne	Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France, Laurent PROBST Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

Annexe 2 : Contenu type des Etudes et prestations

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des Etudes

ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fond

ANNEXE 1.1 : Echéancier prévisionnel des dépenses (€ HT)

MOA	Année		Total
	2019	2020	
Île-de-France Mobilités	300 000 €	700 000 €	1 000 000 €

ANNEXE 1.2 : Echéancier prévisionnel des demandes d'appels de fonds (€)

	Année			Total
	2019	2020	2021	
Région Ile-de-France	98 000 €	294 000 €	98 000 €	490 000 €
Etat	42 000 €	126 000 €	42 000 €	210 000 €
CD93	20 000 €	60 000 €	20 000 €	100 000 €
CD94	20 000 €	60 000 €	20 000 €	100 000 €
CD77	20 000 €	60 000 €	20 000 €	100 000 €
TOTAL	200 000 €	600 000 €	200 000 €	1 000 000 €

ANNEXE 2 : Contenu type des Etudes et prestations

Contenu des dossiers de DOCP - annexe 1 à la délibération n°2011/0631 du Syndicat des transports d'Île-de-France du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

Objectif

L'objectif du DOCP est d'engager le Projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du Projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

Enjeux

- Respect du code de l'environnement

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du Projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du Projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du Projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»

- Respect du cadre régional

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du Projet avec le SDRIF, le PDUIF et les différents schémas directeurs élaborés par Île-de-France Mobilités.

Adaptation

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

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. présentation du Projet

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du Projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du Projet : état d'avancement du Projet, listes des données et études antérieures disponibles,
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,

II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du Projet

- a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
- b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
- c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
- d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,

III. description du Projet : faisabilité des différents scénarios

- a. Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,
- b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,
- c. Principes d'exploitation,
- d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
- e. Méthodes et estimation sommaire des coûts :
 - i. d'investissement :
 - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
 - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
 - ii. d'exploitation,
- f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
- g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
- h. Pour les Projets en souterrain : premières campagnes de sondages,

IV. identification des impacts significatifs du Projet

- a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),
- b. Sur l'aménagement du territoire,

V. évaluation et comparaison des différents scénarios

- a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du Projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de Projet,
- b. Classement des variantes,

VI. annexes graphiques

- a. Plan de situation et plans des tracés,
- b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du Projet (collectivités, associations...).

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

	2019				2020			
	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4	Tri 1	Tri 2	Tri 3	Tri 4
DOCP								
Concertation préalable								