

Direction de la voirie et des déplacements

Service affaires générales

11-02

RAPPORT À LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Réunion du 7 décembre 2023

OBJET : TRAMWAY T1 DE BOBIGNY À VAL-DE-FONTENAY – CONVENTION DE FINANCEMENT N°6 RELATIVE À LA PHASE TRAVAUX (REA 6) SUR LA TRANCHE FONCTIONNELLE 2.

Le projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay consiste en l'adaptation de 3 km de la ligne T1 existante entre Bobigny et Noisy-le-Sec et en la création de 7,7 km de ligne nouvelle de Noisy-le-Sec en direction de Val-de-Fontenay. Ce projet traversera les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis et Fontenay-sous-Bois dans le département du Val-de-Marne.

Le prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay figure :

- dans le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDU) d'Île-de-France ;
- au contrat de plan État-Région 2015-2020, où il est doté d'une enveloppe de 356,404 M€ courants suite à l'avenant conclu entre l'État et la Région le 14 décembre 2020,

Après un rappel du dispositif de financement de la phase travaux du projet, il vous est présenté pour approbation la convention de financement n°6 (Rea 6) relative au démarrage de la phase travaux de la deuxième tranche fonctionnelle du prolongement du tramway T1 jusqu'à Val de Fontenay.

I/ Rappel du dispositif de financement de la phase travaux en deux tranches fonctionnelles



Afin de prendre en compte, d'une part, le montant et la période couverte par le CPER 2015-2020 et, d'autre part, les contraintes de mise en place des autorisations d'engagement ou de programme des financeurs, il a été convenu entre les financeurs de mettre en place le principe de conventionnement suivant pour le financement de la phase travaux :

- un protocole d'accord permettant la réalisation d'une première tranche fonctionnelle de travaux entre Bobigny et le futur site de maintenance et de remisage (SMR) de Montreuil avant de permettre la finalisation du prolongement sur la prochaine période de contrat de plan,
- et plusieurs conventions de financement successives adossées à ce protocole permettant une adéquation entre les besoins des maîtres d'ouvrage et les capacités de mobilisation de crédits des financeurs.

Le protocole d'accord, notifié le 23 juillet 2019, confirme la participation de l'État, la Région, les Départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne inscrite au CPER 2015-2020 de 300M€ HT courants, porté à 356,404 M€ HT courants par avenant au CPER en vigueur pour la période de 2015-2022 par délibération du conseil régional n° CR2021-004 en date du 4 février 2021.

Dans le cadre du protocole d'accord exposé ci-avant, les financeurs et les maîtres d'ouvrage ont déjà approuvé :

- la convention de financement réalisation n°1 pour un montant de 7 M€ HT courants relative à la réalisation « Insertion Urbaine » et études du « Système de transport » notifiée le 6 juillet 2018,
- la convention de financement réalisation n°2 pour un montant de 68 M€ HT courants notifié le 23 juillet 2019 qui a permis le lancement des travaux de la tranche n°1 dès l'été 2019 (démarrage de la démolition de l'ex-A186 à Romainville et Montreuil et démarrage de la construction de l'ouvrage de franchissement au-dessus de l'A3 à Romainville). Cette convention couvrait les dépenses engagées par le Département et la RATP de mi-2019 à début 2021,
- la convention de financement réalisation n° 3 pour un montant de 98,02 M€ HT courants notifiée le 6 septembre 2021 permettant la poursuite des travaux de la tranche 1, couvrant ainsi les dépenses de l'année 2021 et de début 2022,
- la convention de financement réalisation n°4 pour un montant de 90,26 M€ HT courants notifiée le 5 septembre 2022 permettant la poursuite des travaux de la tranche 1, couvrant ainsi les dépenses jusqu'en 2023.
- la convention de financement réalisation n°5 pour un montant de 88,601 M€ HT courants (approuvée en commission permanente le 8 décembre 2022 - en cours de signature) permettant de poursuivre les travaux d'aménagement de la tranche 1 en couvrant les dépenses jusqu'à fin 2024 mais aussi de financer par anticipation une partie des acquisitions foncières et de relocalisation de Gens du Voyage de la tranche fonctionnelle n°2.
- la convention de surcoût des acquisitions foncières pour le périmètre RATP pour un montant de 4,3 M€ HT courants (approuvée en commission permanente le 8 décembre 2022 - en cours de signature).

A noter que l'ensemble de ces conventions solde l'enveloppe disponible au CPER 2015-2022 dédiée au prolongement du Tramway T1.

Les négociations étant toujours en cours sur le prochain CPER et afin de ne pas retarder le planning de la tranche fonctionnelle n°2 (entre le SMR de Montreuil et le terminus à Val de

Fontenay), les financeurs ont décidé dès 2023 de financer le démarrage des travaux de la tranche fonctionnelle n°2 et de conclure une convention de financement Réalisation n°6.

II – Convention de financement n°6 relative à la phase travaux de la tranche fonctionnelle n°2 (Rea 6)

Les financeurs et les maîtres d'ouvrage ont décidé de conclure une convention de financement réalisation n°6 pour un montant de **15 231 000 € HT courants, permettant de démarrer les travaux d'aménagement de la deuxième tranche de réalisation en couvrant les dépenses jusqu'à fin 2024.**

Pour le Département, l'objet de cette convention est de permettre dans son périmètre sur la tranche fonctionnelle 2, pour un montant de **2 820 000 € HT courants** de réaliser :

- la poursuite des acquisitions foncières et des travaux de libération d'emprises de la tranche fonctionnelle n°2.
- les frais prévisionnels relatifs à la relocalisation des gens du voyage présents sur rue de la cote du Nord et rue des Ruffins à Montreuil,
- le démarrage des travaux d'insertion urbaine sur le linéaire de la tranche fonctionnelle n°2,
- les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage afférents à ces travaux.

La RATP réalisera pour sa part au titre de cette convention, pour un montant de **12 411 000 € HT courants**, dans son périmètre sur la tranche fonctionnelle 2, notamment :

- la réalisation de l'ouvrage d'art (OA) A86,
- les dépenses communes liées à la gestion du chantier de l'OA A86,
- le démarrage des travaux du prolongement pour le système de transport et plus particulièrement les postes de redressement,
- les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage afférents à ces travaux.

Le plan de financement des missions de la convention est établi en euros HT courants, comme suit :

Convention de financement n°6 relative à la phase Travaux Montant € HT courants et clefs de financement					
Financeurs/ MOA	Etat	Région	CD93	CD94	Total
CD93	592 200	1 381 800	761 400	84 600	2 820 000
RATP	2 606 310	6 081 390	3 350 970	372 330	12 411 000
	21,00%	49,00%	27,00%	3,00%	100%
Total	3 198 510	7 463 190	4 112 370	456 930	15 231 000

Le reste à financer dans le prochain CPER est estimé à environ 128 M€ HT courants (62,6 M€ pour achever la tranche fonctionnelle n°1 et 65,30 M€ pour la tranche fonctionnelle n°2 de Montreuil à Val de Fontenay).

C'est pourquoi, je vous propose :

- D'APPROUVER la convention de financement n°6 relative à la phase travaux (REA 6) du projet de prolongement du Tramway T1 à l'Est Bobigny-Pablo Picasso à Val-de-Fontenay à conclure avec l'État, la Région Île-de-France, le Département du Val-de-Marne, la RATP et Île-de-France Mobilités, dont le projet est ci-annexé,
- DE CHARGER M. le Président du Conseil départemental de signer ladite convention, au nom et pour le compte du Département.

Pour le président du Conseil départemental
et par délégation,
le vice-président,

Corentin Duprey

2023

Prolongement du T1 à l'Est Bobigny – Pablo Picasso

– Val de Fontenay

Convention de financement relative
aux travaux (REA 6)

Convention n°23D25240



Table des matières

Table des matières	2
1. Préambule	7
1.1. Objectifs du Projet	7
1.2. Historique	7
1.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation	8
1.4. Caractéristiques principales du Projet	8
1.5. Coût d'objectif global du Projet	9
1.6. Modalités d'actualisation	9
1.7. Rappel des conventions de financement antérieures	9
1.8. Principe de conventionnement	11
2. Définitions	12
3. Objet de la convention	12
3.1. Périmètre de la convention	12
3.2. Délais de réalisation	13
4. Rôles et engagements des parties	13
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité	13
4.2. La maîtrise d'ouvrage	13
4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage	13
4.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage	14
4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage	15
4.3. Les financeurs	15
4.3.1. Identification	15
4.3.2. Engagements	15
5. Modalités de financement et de paiement	16
5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel	16
5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage	16
5.3. Plan de financement	16
5.4. Modalités de paiement	17
5.4.1. Echéanciers des appels de fonds	17
5.4.2. Versement d'acomptes	17
5.4.3. Versement du solde	18
5.4.4. Paiement	19
5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation	19
5.5. Caducité des subventions	20
5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région	20
5.5.1. Caducité au titre du décret n° 2018-514 <i>de l'État</i>	21
5.5.1. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État	21
5.6. Comptabilité des bénéficiaires	21
6. Gestion des écarts	21

6.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet	21
6.2.	En cas de dépassement du coût du Projet.....	22
7.	Modification de l'avant-projet	22
8.	Modalités de contrôle	23
8.1.	Par les financeurs	23
8.2.	Par Île-de-France Mobilités	23
8.3.	Intervention d'experts	23
9.	Modalités d'audit	23
10.	Organisation et suivi de la convention.....	23
10.1.	Le comité de pilotage	23
10.2.	Le comité des financeurs.....	24
10.3.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance	24
10.4.	Suivi de la communication institutionnelle.....	25
11.	Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports)	25
12.	Dispositions générales	25
12.1.	Modification de la convention	25
12.2.	Règlement des litiges	25
12.3.	Résiliation de la convention.....	26
12.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	26
12.5.	Date d'éligibilité des dépenses	26
ANNEXES.....		33
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€).....		34
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....		35

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du __/__/____,
- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° _____ en date du JJ/MM/AAA
- **Le conseil départemental du Val-de-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 94 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° _____ en date du JJ/MM/AAA

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

En deuxième lieu,

- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° _____ en date du JJ/MM/AAA
- **La RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12^{ème}, 54 quai de la Râpée, représentée par son président directeur général, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés individuellement « le maître d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou « **les bénéficiaires** »,

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par son Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° _____ en date du __/__/____,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu le code de la commande publique

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

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

Vu l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 adoptant le projet de Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 ;

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

Vu la délibération n° CP 2022-330 de la commission permanente du 23 septembre 2022 du conseil régional approuvant la convention de financement n°5 relative à la phase travaux (REA 5),

Vu la délibération n°2017-5-1.8.8 du conseil départemental du Val-de-Marne en date du 18/12/2017 approuvant son règlement budgétaire et financier ;

Vu la délibération n° 2006-0899 du STIF du 11 octobre 2006 relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

Vu la délibération n° 2009-0571 du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n°5-4 du 25 avril 2013 de la commission permanente du conseil général de la Seine-Saint-Denis approuvant les bilans des concertations et le dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n° 2012-371 du 13 décembre 2012 du conseil du STIF approuvant le schéma de principe complémentaire,

Vu la délibération n° 5-5 du 21 novembre 2013 de la commission permanente du conseil général de la Seine-Saint-Denis déclarant l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

Vu l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois,

Vu la délibération n° 2014-406 du conseil du STIF du 1er octobre 2014 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

Vu la délibération n°5-1 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 12 février 2015 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

Vu la délibération n°06-05 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 18 octobre 2018 déclarant à nouveau l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2019-0377 du 8 février 2019 prorogeant les effets de l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois,

Vu le protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est entre Bobigny - Pablo Picasso et Val de Fontenay notifié le 23 juillet 2019,

Vu la délibération de la commission permanente n° du ___/___/___ du conseil régional approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil départemental de Seine-Saint-Denis n° du ___/___/___ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil départemental du Val-de-Marne n° du ___/___/___ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° du ___/___/___ approuvant la présente convention ;

1. Préambule

Les éléments indiqués dans le préambule sont donnés à titre informatif, non contractuel.

1.1. Objectifs du Projet

Le Projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur ont motivé ce Projet :

- un maillage en transport en commun de l'est parisien ;
- une exploitation optimisée de la ligne T1 historique (SMR/PACT T1) ;
- une meilleure liaison entre les quartiers ;
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite ;
- la requalification des territoires.

1.2. Historique

Après plusieurs phases de concertation menées à partir de 2001, le conseil du STIF a approuvé le 8 juillet 2009 le bilan de la Concertation Préalable, préconisant notamment la poursuite du projet avec une desserte du centre-ville de Noisy-le-Sec par la rue Jean Jaurès. Il a également désigné le Département de la Seine Saint-Denis maître d'ouvrage des études et travaux d'insertion urbaine des aménagements de voirie et la RATP maître d'ouvrage des études et travaux du système de transport.

En 2010, une étude d'exploitation sur l'ensemble de la ligne T1 a conclu à l'opportunité d'une coupure d'exploitation (ou station de régulation) à Bobigny – Pablo Picasso et à la nécessité d'adapter les infrastructures existantes du T1 entre les stations « Bobigny - Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec ». En conséquence, le périmètre d'intervention du projet s'étend de la station « Bobigny - Pablo Picasso » à la « gare de RER de Val de Fontenay ».

Le schéma de principe a été approuvé le 13 décembre 2012 par le conseil du STIF.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire qui se sont déroulées du 27 juin au 31 juillet 2013, ont conduit, sur la base de l'avis favorable de la commission d'enquête le 2 septembre 2013, le Département de la Seine Saint-Denis le 21 novembre 2013 à déclarer le projet d'intérêt général. Les préfets de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré conjointement le projet d'utilité publique le 17 février 2014. L'avant-projet a été approuvé par le conseil du STIF du 1er octobre 2014, puis le 12 février 2015 par le Département de la Seine Saint-Denis. Considérant que la déclaration de projet a une durée de validité de 5 ans, le Département de la Seine Saint-Denis a, le 18 octobre 2018, à nouveau déclaré le projet d'intérêt général.

Par arrêté inter-préfectoral n°2019-0377 du 8 février 2019, les préfets de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ont conjointement prorogé pour 5 ans les effets de l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois.

En octobre 2018, un protocole de financement puis une convention de financement REA2 ont été approuvés en commission permanente régionale puis en conseil d'administration d'IIDFM. Ils ont en outre découpé le projet en 2 tranches fonctionnelles et permis aux MOA d'étudier un avant-projet modificatif devant aboutir à de nouveaux coût et planning objectifs pour les 2 MOA.

Par un protocole d'accord notifié le 23 juillet 2019 relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est, les maîtres d'ouvrage et les financeurs s'engagent à réaliser une première tranche

fonctionnelle du prolongement entre Bobigny et le futur site de maintenance et remisage du prolongement du T1.

Cette tranche inclut :

- le prolongement de la ligne T1 entre les stations « Gare de Noisy-le-Sec » et « Rue de Rosny », ainsi que la création des stations et du terminus provisoire associés ;
- la réalisation d'une station de régulation à la station « Bobigny - Pablo Picasso » et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations « Bobigny - Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec » ;
- la création d'un site de maintenance et de remisage des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- le réaménagement de la sente piétonne permettant la correspondance avec le pôle RER de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

Pour tenir compte des évolutions du projet, et notamment du principe de phasage du Projet, un avant-projet modificatif, approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités en juin 2020, a permis de mettre à jour le programme, le coût et les délais du Projet.

L'avenant au CPER 2015-2020 approuvé par la délibération du conseil régional n° CR2021-004 en date du 4 février 2021, initialement doté d'une enveloppe de 300 M€, a porté le financement du Projet à 356,404 M€ sur la période 2015-2022.

Cette convention porte sur le financement des besoins exprimés par les maîtres d'ouvrage pour la tranche fonctionnelle n°2 jusqu'à fin 2024.

1.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation

Le prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay figure :

- dans le SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- au plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au CPER 2015-2020, où il est doté d'une enveloppe de 300 M€, et son avenant, approuvé par la délibération du conseil régional n°CR2021-004 en date du 4 février 2021 qui porte le financement du projet à 356,404 M€ sur la période 2015-2022.

1.4. Caractéristiques principales du Projet

Le projet de prolongement du T1 à Val-de-Fontenay s'inscrit dans la politique d'amélioration du réseau de transports en commun de l'agglomération parisienne, et particulièrement de la Seine Saint-Denis, visant à désenclaver des territoires encore mal desservis et à inciter la population à emprunter les transports collectifs.

Le projet comprend notamment :

- le prolongement de la ligne T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay RER, ainsi que la création des stations et du terminus associés ;
- la requalification complète des espaces publics sur le tracé du prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay ainsi que les acquisitions foncières associées ;
- la réalisation d'une station de régulation à Bobigny – Pablo Picasso et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations « Bobigny – Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec » ;
- le recalibrage de l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec pour l'insertion d'un itinéraire cyclable ;
- la création du site de maintenance et de remisage des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- la suppression de l'A 186 et sa transformation en avenue paysagère ;
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'A 3 ainsi que la démolition de l'ouvrage OA81 et la reconfiguration des bretelles autoroutières associées à Romainville ainsi que la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'A 86 à Fontenay-sous-Bois;
- le réaménagement de la sente piétonne à Val de Fontenay.

La longueur totale du projet est de 10,7 km, dont 7,7 km de voie nouvelle. Le projet comprend la création de 15 nouvelles stations et le réaménagement des 6 stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec. Le prolongement permettra de relier Bobigny à Val de Fontenay en 35 minutes environ. A terme, des correspondances seront assurées avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, le RER A à Val-

de-Fontenay, la ligne M5 à Bobigny Pablo Picasso, la future station de la ligne M11 à Place Carnot, la future station de la M11 à Val de Fontenay, les futures stations de la ligne 15 Est du Grand Paris Express à Bobigny – Pablo Picasso, Pont de Bondy et Val de Fontenay, la future ligne 11 Express de tramway à Noisy-le-Sec et le T Zen 3 à Bondy.

1.5. Coût d'objectif global du Projet

Le **coût d'objectif** du Projet, défini au niveau de l'avant-projet modificatif de 2020 validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020, est de 485 400 893 € HT aux conditions économiques de 01/2011.

Ce coût recouvre les frais liés aux études y compris reprises (FMOA et FMOE), d'acquisitions foncières, d'achat, de réalisation, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

Maîtres d'ouvrage	Montant en € HT constants CE de 01/2011
CD93	237 440 000 €
RATP	247 960 893 €
TOTAL	485 400 893 €

1.6. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier (01/2011). Les maîtres d'ouvrage justifieront *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

Pour information, cet indice a également été utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants :

- à partir des indices connus à la date d'entrée en vigueur de chaque convention successive,
- puis de 1,8 % par an au-delà.

Les appels de fonds seront payés en euros courants.

1.7. Rappel des conventions de financement antérieures

Les conventions de financement déjà notifiées dans le cadre du projet sont les suivantes :

- convention relative à la réalisation des études et l'élaboration du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique, pour un montant total de 10,7 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 17 novembre 2009 (n° CP 09-1225) ;
- convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet et des premières acquisitions foncières, d'un montant total de 22 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 16 novembre 2011 (n° CP 11-991) ;
- avenant à la convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet et des premières acquisitions foncières, pour compléter le financement de l'avant-projet réalisé sur la base d'études techniques de niveau PRO, financer la phase d'assistance à la passation des contrats de travaux (ACT) et poursuivre les acquisitions foncières, d'un montant complémentaire de 11,25 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 20 novembre 2014 (n° CP 14-799) ;
- convention relative aux études d'insertion du tramway à Noisy-le-Sec, d'un montant total de 300 k€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 16 novembre 2016 (n° CP 16-501) ;

- convention REA n°1 relative à la réalisation « Insertion Urbaine » et études du « Système de transport », d'un montant total de 7 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 18 octobre 2017 (n° CP 2017-460) ;
- convention de financement REA n°2 relative à la phase études, acquisitions foncières et travaux (REA2), d'un montant de 68 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 21 novembre 2018 (n° CP 2018-511) ;
- convention de financement REA n°3 relative à la phase études, acquisitions foncières et travaux (REA3), d'un montant de 98,02 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2020 (n° CP 2020-359) ;
- convention de financement REA n°4 relative à la phase études, acquisitions foncières et travaux (REA4), d'un montant de 90,26 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 1^{er} avril 2021 (n° CP 2021-148) ;
- convention de financement REA n°5 relative à la phase travaux (REA5), d'un montant de 88,6 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2022 (n°CP 2022-330) ;
- convention de financement relative aux surcoûts des acquisitions foncières de la RATP (tranche fonctionnelle 1), d'un montant de 4,3 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2022 (n°CP 2022-330) ;
- le projet fait également l'objet d'un protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est, approuvé en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 22 novembre 2018 (n° CP 2018-511).

Financements antérieurs - Projet de Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay Montant en € courants HT							
Convention	État	Région	CD 93	Syndicat des transports d'Île-de-France	CD94	Total € HT courants	Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France
Schéma de principe complémentaire et dossier d'enquête publique	3 000 000	7 700 000	-			10 700 000	17 novembre 2009
Avant-projet et premières acquisitions foncières	-	22 000 000	-			22 000 000	16 novembre 2011
Avenant à la convention avant-projet et premières acquisitions foncières	2 700 000	6 300 000	2 250 000			11 250 000	20 novembre 2014
Etudes relatives aux modalités d'insertion du tramway à Noisy-le-Sec	67 500	157 500		75 000		300 000	16 novembre 2016
Réalisation REA 1 «Insertion urbaine» et études du «système de transport»	3 000 000	3 000 000	1 000 000			7 000 000	18 octobre 2017
Réalisation REA 2 «Insertion urbaine» et études du «système de transport»	37 000 000	20 000 000	10 390 000		610 000	68 000 000	21 novembre 2018
Réalisation REA3 « phase travaux »	14 741 300	72 496 500	9 802 000		980 200	98 020 000	23 septembre 2020
Réalisation REA4 « phase travaux »	34 000 353	46 329 655	9 025 844		902 583	90 258 435	1 ^{er} avril 2021
Réalisation REA5 « phase travaux »	20 20 753 615	61 654 096	5 171 612		1 021 677	88 601 000	23 septembre 2022
Surcoûts AF RATP	989 000	3 010 000	258 000		43 000	4 300 000	23 septembre 2023
Total	116 251 768	242 647 751	37 897 456	75 000	3 557 460	400 429 435	
	29,03%	60,60%	9,45%	0,02%	0,89%	100,00%	

1.8 Principe de conventionnement

Dans le cadre du protocole d'accord du 23 juillet 2019, précité à l'article 1.7 « Rappel des conventions de financement antérieures », approuvé en commission permanente de la Région le 21 novembre 2018, l'Etat, le conseil régional d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités, les conseils départementaux de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne et les maîtres d'ouvrage ont réaffirmé leur engagement en faveur de la réalisation du prolongement du tramway T1 à l'Est ainsi que son financement.

Il est convenu ce qui suit :

2. 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 ;

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

« **Coût prévisionnel** » : coût calculé sur la base du coût d'objectif et de la durée de réalisation définis lors de l'avant-projet.

« **Première tranche fonctionnelle** » : est la partie du Projet qui fait l'objet du protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay, entre Bobigny – Pablo Picasso et Rue de Rosny.

3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement :

- des frais d'études et de surveillance des deux maîtres d'ouvrage ;
- des frais fonciers des deux maîtres d'ouvrage ;
- des travaux d'insertion urbaine réalisés par le Département de la Seine Saint-Denis ;
- des travaux du système de transport réalisés par la RATP,
- des dépenses communes aux deux maîtres d'ouvrage.

- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs au prolongement du T1 à l'Est Bobigny - Pablo Picasso – Val de Fontenay dans le respect du calendrier général du Projet ;

- de définir les documents à remettre aux parties.

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

« Prolongement du T1 à l'Est Bobigny - Pablo Picasso – Val de Fontenay – Convention de financement n° 6 relative à la phase travaux (REA 6) ».

3.1. Périmètre de la convention

La présente convention couvre de façon prévisionnelle les éléments suivants relatifs à la tranche fonctionnelle n°2 jusqu'à fin 2024 :

Sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine Saint-Denis :

- La poursuite des acquisitions foncières et des travaux de libération d'emprises de la tranche fonctionnelle n°2.
- Les frais prévisionnels relatifs à la relocalisation des gens du Voyage présents sur rue de la cote du Nord et rue des Ruffins à Montreuil,
- Le démarrage des travaux d'insertion urbaine sur le linéaire de la tranche fonctionnelle n°2

Il convient d'ajouter à ces travaux :

- les frais de maîtrise d'œuvre y afférent, y compris les frais de constitution du dossier de sécurité ;
- les frais de maîtrise d'ouvrage y afférent comprenant notamment les frais de Sécurité Protection de la Santé (SPS), contrôle technique, de levés topographiques, de conception et de réalisation de l'information sur le projet, les frais de reprographie, les frais d'archéologie préventive, les frais d'indemnisation des professionnels riverains, les frais de gardiennage, les frais de participation aux opérations de relocalisation des gens du Voyage impactés par le Projet et des locataires des immeubles expropriés.

Sous maîtrise d'ouvrage de la RATP :

La RATP engage au titre de la présente convention les premiers travaux relatifs à la tranche fonctionnelle 2 dans son périmètre, notamment :

- la réalisation de l'ouvrage d'art (OA) A86,
- les dépenses communes liées à la gestion du chantier de l'OA A86,
- le démarrage des travaux du prolongement pour le système de transport et plus particulièrement les postes de redressement.

Il convient d'ajouter à ces travaux les frais de maîtrise d'œuvre et les frais de maîtrise d'ouvrage y afférents.

3.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 60 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux objet de la convention figure en Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation.

4. Rôles et engagements des parties

4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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 les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

4.2. La maîtrise d'ouvrage

4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage

Le **Département de la Seine Saint-Denis** assure la maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie sur la partie prolongée (entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare de Val de Fontenay), de l'insertion urbaine du tronçon « avenue Gallieni », situé entre la RD 933 (ex-RN3) et la gare de Noisy-le-Sec, de la transformation de l'A186 en avenue paysagère et de la création de l'ouvrage de franchissement de l'A3. Pour mémoire, le Département de la Seine Saint-Denis a passé une

convention avec le Département du Val-de-Marne organisant les modalités d'intervention sur son territoire.

Par ailleurs, le Département a accepté en 2022 d'assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements d'intégration urbaine en accompagnement du redimensionnement par la RATP des stations existantes 'Rostand' et 'Delaune' à Bobigny sur le T1 Historique. Cette partie de maîtrise d'ouvrage ne figure pas dans le périmètre défini dans l'AVP-STIF approuvé en 2020.

La **RATP** assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport sur la totalité du linéaire (y compris de la plateforme et des stations) et du site de maintenance et de remisage des rames ; de la restitution des fonctionnalités urbaines autour de la station de régulation de Bobigny – Pablo Picasso et de la mise à niveau des stations entre Bobigny – Pablo Picasso et l'intersection ex-RN3/Avenue Gallieni à Noisy-le-Sec, ainsi que de l'ouvrage d'art, spécifique au tramway, de franchissement de l'A86, ainsi que le réaménagement de la sente piétonne à Fontenay-sous-Bois.

Conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP.

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

Le Département de la Seine Saint-Denis est **maître d'ouvrage coordinateur** du projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'établir les outils communs aux MOA et d'assurer leur mise à jour et suivi régulier (planning d'ensemble du projet, plan de management de projet, analyse des risques, conventions, rapports, éléments de reporting et de synthèse) ;
- de s'assurer du traitement des problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage, avec les exploitants et gestionnaires impactés et avec les projets connexes dans la mesure où il est coordonnateur de l'interface ;
- d'assurer le suivi de la cohérence du projet et le respect du programme selon les prérogatives de chaque MOA sur la base du schéma de principe, de l'avant-projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités puis de l'avant-projet modificatif ;
- de la gestion des relations avec les riverains, conjointement avec la RATP ;
- d'assurer la mise en œuvre du plan de communication dont le suivi est assuré par le comité de communication (article 10.4) ;
- de définir et proposer en cas de besoin, la mise en place d'une politique d'achat commune aux MOA pour l'achat de prestations communes ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

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

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage du projet ;
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 10 de la convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 3.2 de la convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant le Département de la Seine Saint-Denis et la RATP, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relative aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du projet.

L'Etat, la Région et Île-de-France Mobilités en sont tenus informés par transmission de la convention dès sa signature.

4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2011 tel qu'il a été voté en conseil d'Île-de-France Mobilités le 10/06/2020, et tel que rappelé en préambule ;
- la réalisation des éléments du Projet tels que précisés à l'article 3.1, objet de la présente convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds, mis à jour le cas échéant en comité, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

Les maîtres d'ouvrage ne peuvent se prévaloir du versement de la présente subvention pour engager la responsabilité des financeurs en cas de litige résultant de la réalisation du Projet.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément au code de la commande publique.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation, en relation avec les maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

4.3. Les financeurs

4.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré pour la Région dans le cadre du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, par :

- l'État (21%) ;
- la région Île-de-France (49%) ;
- le département de Seine-Saint-Denis (27%) ;
- le département du Val-de-Marne (3%).

Ces clefs de répartition pourront faire l'objet d'un rééquilibrage dans les prochaines conventions REA pour prendre en compte les clefs du prochain CPER.

4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé en préambule.

5. Modalités de financement et de paiement

5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 15 231 000 euros en euros courants hors taxes.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'acquisition foncière, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'avant-projet.

5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette opération :

Prolongement du T1 à l'est – Bobigny – Pablo Picasso – Val de -Fontenay Convention de financement n°5 relative à la phase travaux (REA6)		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
CD93	Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre	425 000 €
	Foncier	500 000 €
	Travaux	1 895 000 €
	Sous Total CD93	2 820 000 €
RATP	Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre	1 214 000 €
	Dépenses communes	1 712 000 €
	Travaux	9 485 000 €
	Sous Total RATP	12 411 000 €
TOTAL		15 231 000

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.), en comité des financeurs.

5.3. Plan de financement

Les missions, objets de la présente convention, sont financées sous forme de subventions d'investissement et de fonctionnement suivant les montants indiqués dans les tableaux ci-après.

Le plan de financement est établi en euros courants.

	Montants € courants HT et clés de financement				
	Etat	Région	CD93	CD94	Total
	21%	49%	27%	3%	100%
MOA CD93	592 200	1 381 800	761 400	84 600	2 820 000
MOA RATP	2 606 310	6 081 390	3 350 970	372 330	12 411 000
Total	3 198 510	7 463 190	4 112 370	456 930	15 231 000

5.4. Modalités de paiement

5.4.1. Echéanciers des appels de fonds

L'Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10, ou lors d'un dialogue budgétaire bilatéral avec chaque financeur. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

Le cas échéant, les financeurs informent les maîtres d'ouvrage des difficultés éventuelles posées par une évolution substantielle des échéanciers d'appels de fonds et proposent une solution. Si les difficultés persistent, les parties peuvent solliciter l'examen de ces difficultés par le comité de suivi de la convention de financement.

5.4.2. 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 chacun des maîtres d'ouvrage.

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 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.

Pour l'État et la Région, les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

5.4.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande est complétée d'un état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie en préambule.

5.4.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'État

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies en préambule.

La demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

5.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département de la Seine Saint-Denis

La demande de versement des acomptes formulée par la **RATP** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

5.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès du Département du Val-de-Marne

La demande de versement des acomptes par le **Département de la Seine-Saint-Denis** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La demande de versement des acomptes formulée par la **RATP** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

5.4.2.5. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et financé dans le cadre du fonds relai « CPER mobilités », la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Si au moins une convention a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

Le Département de la Seine Saint-Denis adopte le même principe d'un cumul des acomptes plafonné à 95%.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État aux bénéficiaires est plafonné :

- pour le Département de la Seine Saint-Denis à 80% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 III du **décret n° 2018-514**. Il peut être porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.
- pour la RATP à 90% du montant de la subvention.

5.4.3. Versement du solde

5.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région :

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 0, chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement du Projet.

Le versement du solde est subordonné à la production pour chaque bénéficiaire :

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
 - le récapitulatif des subventions attribuées au titre du Projet en euros courants ;
 - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
 - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre les maîtres d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
 - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
 - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.]
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 0;

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal des bénéficiaires.

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

5.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'Etat :

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

5.4.4. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le bénéficiaire des dispositions de la convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- Département de la Seine Saint-Denis sur le compte ouvert au nom du receveur général des finances des collectivités territoriales, dont le RIB est le suivant :

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

- RATP sur le compte ouvert au nom RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
31489	00010	00198757753	47

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondel aComptabilite@iledefrance.fr
Département de la Seine Saint-Denis	Hôtel du Département Direction de la Voirie et des Déplacements 93006 BOBIGNY Cedex	Direction de la voirie et des déplacements Service des projets de transport
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94011 CRETEIL	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements
RATP	Maison de la RATP LAC YF0 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances subvention.investissement@ratp.fr

5.5. Caducité des subventions

5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un **délai de trois (3) ans** à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois 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.

L'Opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de Projet, celle-ci demeure donc valable jusqu'à l'achèvement de l'Opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

En tout état de cause, le versement du solde de cette subvention devra être demandé à la Région au plus quatre (4) ans après la date de fin des travaux figurant sur l'échéancier des travaux annexé à la présente convention, le cas échéant actualisé lors d'un comité technique. Au-delà, la Région se réserve le droit de considérer que l'opération est achevée au sens de l'article 10 de son règlement budgétaire et financier ; en conséquence de quoi elle interromprait définitivement ses versements.

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.

5.5.1. Caducité au titre du décret n° 2018-514 de l'État

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

5.5.1. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

L'autorité compétente exige le reversement total ou partiel de la subvention versée dans les cas suivants :

1° Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 ;

3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées à l'article 13 du décret n°2018-514 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.

5.6. Comptabilité des bénéficiaires

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

6. Gestion des écarts

Le montant total des subventions du Projet constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successives s'inscrit, y compris celle relative au présent périmètre conventionnel.

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. 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.

6.2. En cas de dépassement du coût du Projet

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement du Projet ne peut être respecté par les maîtres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter au Projet pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la Convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii selon lesquels le Projet peut être réalisé sans financement complémentaire.

7. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme du Projet, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées au Projet.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage, sur leur périmètre, de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées du Projet, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

8. Modalités de contrôle

8.1. Par les financeurs

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.

Les bénéficiaires de la subvention conservent 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 du projet, activité ou action subventionnée.

8.2. Par Île-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent un tableau de programmation et de suivi financier présenté à l'occasion de chacune des instances de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous.

8.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, 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. Les maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

9. Modalités d'audit

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 1611- 4 du CGCT et aux recommandations de la Cour des Comptes.

Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture du Projet.

10. Organisation et suivi de la convention

La gouvernance s'articule autour des deux instances suivantes classées par ordre décroissant de niveau de représentation, qui permettent de garantir le suivi des travaux.

10.1. Le comité de pilotage

Sous la présidence du maître d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du Projet dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le Projet et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces

modifications et de poursuite du Projet. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

10.2. Le comité des financeurs

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation du Projet. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières du Projet.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi du Projet s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation du Projet (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement du Projet ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel du Projet tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final du Projet détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

10.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;

- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

10.4. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle du Projet est suivie par un comité de communication composé des maîtres d'ouvrage, de l'AOM et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par les maîtres d'ouvrage. En fonction des besoins et au minimum une fois par an, il réunit les maîtres d'ouvrage, l'AOM et les financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

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 maîtres d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par les maîtres d'ouvrage.

11. Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports)

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation du Projet « Prolongement du tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités, les maîtres d'ouvrage organisent conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir au plus tard dans les [cinq années] qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

Ce bilan est conforme au bilan indiqué à l'art. L1511-6 du Code des transports.

12. Dispositions générales

12.1. 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 mentionnés à l'article 5.4.5 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.

12.2. Règlement des litiges

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

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

12.3. 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 aux bénéficiaires 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 du Projet.

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 aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

12.4. 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.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

12.5. Date d'éligibilité des dépenses

Conformément aux dispositions de l'article 17 de son règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

La date de prise en compte des dépenses par l'Etat, le Département de Seine-Saint-Denis et le Département du Val-de-Marne court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par la Région ou de la date indiquée par la délibération par la Région, si elle est différente.

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la Région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE
Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour le Département de la Seine-Saint-Denis,

Stéphane TROUSSEL

Président du conseil départemental
de la Seine Saint-Denis

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour le Département du Val-de-Marne

Olivier CAPITANIO
Président du conseil départemental du Val-de-Marne

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la RATP

Jean CASTEX
Président Directeur Général de la RATP

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

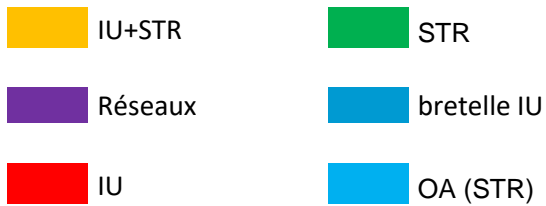
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€)

MOA CD 93	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	207 524	207 524	88 577	59 051	25 200	4 326	592 200
Région	484 222	484 222	206 678	137 785	51 000	17 893	1 381 800
CD93	247 053	247 053	133 648	89 098	39 000	5 549	761 400
CD94	28 832	28 832	13 468	8 979	3 000	1 489	84 600
Total	967 630	967 630	442 370	294 913	118 200	29 257	2 820 000

MOA RATP	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
	10%	20%	20%	20%	20%	7%	3%	100%
Etat	260 631	521 262	521 262	521 262	521 262	182 442	78 189	2 606 310
Région	608 139	1 216 278	1 216 278	1 216 278	1 216 278	425 697	182 442	6 081 390
CD93	335 097	670 194	670 194	670 194	670 194	234 568	100 529	3 350 970
CD94	37 233	74 466	74 466	74 466	74 466	26 063	11 170	372 330
total	1 241 100	2 482 200	2 482 200	2 482 200	2 482 200	868 770	372 330	12 411 000

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

PLANNING PRÉVISIONNEL TRAVAUX TF 2- T1 VdF																							
	2024				2025				2026				2027				2028				2029		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
TX d'Aménagements (IU & STR)																							
Rue des Ruffins (IU & STR)																							
Bretelle (IU) + OA - A86 (STR)																							
Essais et formations (RATP)																							



Délibération n° 11-02 du 7 décembre 2023

TRAMWAY T1 DE BOBIGNY À VAL-DE-FONTENAY – CONVENTION DE FINANCEMENT N°6 RELATIVE À LA PHASE TRAVAUX (REA 6) SUR LA TRANCHE FONCTIONNELLE 2

La commission permanente du conseil départemental,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu la délibération du Conseil départemental n° 2021-VII-24 du 1^{er} juillet 2021 lui donnant délégation,

Vu la délibération du Conseil départemental n°2018-X-45 du 18 octobre 2018 approuvant le protocole d'engagement relatif au financement du projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay,

Sur le rapport du président du Conseil départemental,

après en avoir délibéré,

- APPROUVE la convention de financement n°6 relative à la phase travaux (REA 6) du projet de prolongement du Tramway T1 à l'Est Bobigny-Pablo Picasso à Val-de-Fontenay à conclure avec l'État, la Région Île-de-France, le Département du Val-de-Marne, la RATP et Île-de-France Mobilités, dont le projet est ci-annexé,



- CHARGE M. le Président du Conseil départemental de signer ladite convention, au nom et pour le compte du Département.

Pour le président du Conseil départemental
et par délégation,

Adopté à l'unanimité :	Adopté à la majorité :	Voix contre :	Abstentions :
Date d'affichage du présent acte, le		Date de notification du présent acte, le	Certifie que le présent acte est devenu exécutoire le

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.