

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DÉLIBÉRATION n°2020-02-25\_1769

Avenant à la convention de financement du  
Grand Pôle Intermodal de Juvisy

L'an deux mille vingt, le 25 février à 19h15 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance plénière ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 19 février 2020.

Ville	Titre	NOM	Prénom	Présent	A donné pouvoir à	Vote
Savigny-sur-Orge	Mme	ACHTERGAELE	Nadège	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	AFFLATET	Alain	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALEXANDRE	Stéphanie	Absent		-
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALTMAN	Sylvie	Repr.	Mme Despres	P
Ivry-sur-Seine	Mme	APPOLAIRE	Annie-Paule	Présent		P
Orly	M.	ATLAN	Thierry	Absent		-
Valenton	Mme	BAUD	Françoise	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	BELL-LLOCH	Pierre	Absent		-
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BENBELKACEM	Sarah	Repr.	M. Laurent	P
Savigny-sur-Orge	M.	BENETEAU	Sébastien	Présent		P
Viry-Châtillon	M.	BERENGER	Jérôme	Présent		P
Orly	Mme	BESNIET	Nathalie	Présent <sup>(2)</sup>	M. Perillat-Bottonet <sup>(4)</sup>	P
Thiais	M.	BEUCHER	Daniel	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	BOURJAC	Jean-Marc	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	BOUYSSOU	Philippe	Repr.	Mme Baud	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BOYAU	Lina	Absent		-
Villeneuve-St-Georges	M.	BOYER	Alexandre	Présent		P
Arcueil	M.	BREUILLER	Daniel	Présent		P
Villejuif	Mme	CASEL	Catherine	Absent		-
Rungis	M.	CHARRESON	Raymond	Présent		P
Fresnes	Mme	CHAVANON	Marie	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	CHICOT	Rémi	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	CHIESA	Pierre	Présent		P
Gentilly	M.	DAUDET	Patrick	Présent <sup>(3)</sup>	Mme Tordjman <sup>(1)</sup>	P
Chevilly-Larue	Mme	DAUMIN	Stéphanie	Repr.	M. Deluchat	P
Cachan	Mme	DE COMARMOND	Hélène	Présent		P
L'Hay-les-Roses	M.	DECROUY	Clément	Absent		-
Thiais	M.	DELL'AGNOLA	Richard	Présent		P
Chevilly-Larue	M.	DELUCHAT	André	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme	DESPRES	Catherine	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	DIGUET	Patrice	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	DINNER	Nathalie	Repr.	Mme Lefebvre	P
Fresnes	M.	DOMPS	Richard	Présent		P
Athis-Mons	M.	DUMAINE	Julien	Absent		-
Cachan	M.	FOULON	Jacques	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GAGNEPAIN	Pascal	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	M.	GAUDIN	Philippe	Repr.	M. Grillon	P
Savigny-sur-Orge	Mme	GERARD	Anne-Marie	Repr.	M. Mehlhorn	P
Arcueil	Mme	GILGER-TRIGON	Anne-Marie	Présent		P
Villejuif	M.	GIRARD	Dominique	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GONZALES	Didier	Repr.	M. Vilain	P
Ablon-sur-Seine	M.	GRILLON	Eric	Présent		P
Villejuif	Mme	GRIVOT	Annie	Absent		-
Savigny-sur-Orge	M.	GUETTO	Daniel	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	GUILLAUME	Didier	Présent		P

Villeneuve-le-Roi	Mme	HAMID	Sakina	Repr.	M. Gagnepain	P
Fresnes	M.	HELBLING	Denis	Absent		-
L'Haÿ-les-Roses	Mme	HUBERT	Laure	Repr.	Mme Achtergaele	P
Choisy-le-Roi	M.	ID ELOUALI	Ali	Absent		-
Orly	Mme	JANODET	Christine	Présent	M Boyer <sup>(4)</sup>	P
L'Haÿ-les-Roses	M.	JEANBRUN	Vincent	Absent		-
Vitry-sur-Seine	M.	KENNEDY	Jean-Claude	Présent		P
Paray-Vieille-Poste	Mme	LALLIER	Nathalie	Absent		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	LAURENT	Jean-Luc	Présent		P
Villejuif	M.	LE BOHELLEC	Franck	Repr.	M. Béranger	P
Cachan	M.	LE BOUILLONNEC	Jean-Yves	Absent		-
Vitry-sur-Seine	Mme	LEFEBVRE	Fabienne	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	LEPRETRE	Michel	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	LESENS	Evelyne	Repr.	M. Chiesa	P
Villejuif	M.	LIPIETZ	Alain	Repr.	Mme Gilger Trigon	P
Vitry-sur-Seine	Mme	LORAND	Isabelle	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	MARCHAND	Romain	Repr.	M. Leprêtre	P
Thiais	Mme	MARCHEIX	Virginie	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M.	MEHLHORN	Eric	Présent		P
Viry-Châtillon	Mme	MERRINA	Arielle	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme	MONTOIR	Sylvie	Présent		P
Fresnes	Mme	MOREIRA DA SILVA	Laurinda	Absent		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	NICOLLE	Jean-Marc	Absent		-
Morangis	M.	NOURY	Pascal	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	PANETTA	Tonino	Absent		-
Villejuif	M.	PERILLAT-BOTTONET	Franck	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	PERREUX	Jacques	Repr.	M. Breuiller	P
Juvisy-sur-Orge	M.	PERRIMOND	Michel	Repr.	M. Reda	P
Cachan	Mme	PESCHEUX	Edith	Présent		P
Athis-Mons	M.	PETETIN	Pascal	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	PIERON	Marie	Repr.	Mme Montoir	P
Juvisy-sur-Orge	M.	REDA	Robin	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme	RIFFAUD	Isabelle	Présent		P
Athis-Mons	Mme	RODIER	Christine	Repr.	M. Petetin	P
Athis-Mons	M.	SAC	Patrice	Présent		P
Viry-Châtillon	M.	SAUERBACH	Laurent	Présent		P
Thiais	M.	SEGURA	Pierre	Présent		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	SOURD	Françoise	Repr.	Mme Merrina	P
Ivry-sur-Seine	M.	TAGZOUT	Mourad	Absent		-
Vitry-sur-Seine	Mme	TAILLEBOIS	Sarah	Repr.	M. Bourjac	P
Vitry-sur-Seine	M.	TMIMI	Hocine	Présent		P
Gentilly	Mme	TORDJMAN	Patricia	Présent <sup>(1)</sup>	M. Daudet <sup>(3)</sup>	P
Vitry-sur-Seine	Mme	VEYRUNES-LEGRAIN	Cécile	Présent		P
Villejuif	M.	VIDAL	Philippe	Absent		-
Viry-Chatillon	M.	VILAIN	Jean-Marie	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	WOJCIECHOWSKI	Bozena	Repr.	M. Diguët	P
Villejuif	M.	YBOUET	Elie	Absent		-

(1) jusqu'à la délibération n° 1752

(2) jusqu'à la délibération n° 1753

(3) à partir de la délibération n° 1753

(4) à partir de la délibération n° 1754

### Secrétaire de Séance : Monsieur Robin REDA

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil du territoire				92
N° de délibération	Présents	Absents	Absents représentés	Votants
1746 à 1753	51	19	22	73
1754 à 1817	49	19	24	73

## **Exposé des motifs**

### **Contexte et Historique**

Le projet de Grand Pôle Intermodal (GPI) de Juvisy s'inscrit dans le cadre général de l'amélioration des déplacements quotidiens.

Il s'agit d'un projet de rénovation et de désaturation de la première gare du sud Francilien en termes de fréquentation. L'objectif poursuivi est d'améliorer l'intermodalité, de développer les modes doux et, enfin, d'améliorer l'offre de services. Le projet contribue également à faire du quartier de la gare du Juvisy un nouveau centre d'échanges urbains.

La restructuration du Grand Pôle Intermodal de Juvisy a été inscrite au CPER Idf 2000-2006 et son schéma de principe a été validé par le STIF le 13/05/2005.

Après l'approbation du dossier d'enquête publique le 13/12/2006, une convention de Maîtrise d'Ouvrage unique a été signée le 16/05/2007 entre le département de l'Essonne, la ville de Juvisy, et l'agglomération. Cette convention avait pour objet de transférer au CD91 la Maîtrise d'Ouvrage d'un certain nombre d'éléments de programme dont notamment la construction d'une passerelle circulations douces et le réaménagement de la gare routière Seine.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté Préfectoral du 22/02/2008 puis un 1er avant-projet (AVP) a été établi en 2009.

En 2012, cet AVP a été actualisé et son coût d'objectif de 95,591 M€ (HT) aux conditions économiques de janvier 2008 soit 126,779 M€ courants, a été approuvé par le STIF et les différents maîtres d'ouvrages et financeurs (Région Ile de France, Département de l'Essonne, État, SNCF, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Ville de Juvisy).

La convention de financement du GPI a été signée le 21/03/2013.

Le réaménagement de la gare a débuté en 2014 par des travaux préalables de relocalisation d'installations ferroviaires sur la gare de triage à Athis-Mons, et la mise en place par SNCF Réseau de plusieurs centaines de mètres de conduites d'évacuation des eaux de rabattement de nappe à rejeter en Seine sur la commune d'Athis-Mons

Les travaux proprement dit sur le site de la gare ont démarrés en janvier 2015 pour le prolongement du souterrain Nord.

L'accès provisoire Danton a été ouvert en juin 2016 pour permettre le réaménagement complet de l'accès Seine.

La gare routière Mairie a été fermée en septembre 2016 et ses 6 lignes de bus reportées pour un peu plus de 3 ans sur gare routière provisoire en centre-ville de Juvisy.

Le pont supérieur SNCF a été fermé début octobre 2017 par le CD91 pour permettre la reconstruction de la rampe côté Mairie, la rénovation du pont et la construction de la passerelle circulations douces

Le 19/11/2019, ouverture au public du bâtiment voyageur, du souterrain Nord prolongé et de la nouvelle gare routière côté Mairie, et réouverture à la circulation du pont supérieur rénové.

### **Transfert de maîtrise d'ouvrage de la gare routière Seine**

Pour le réaménagement de la gare routière Seine et du parking Danaux le transfert de maîtrise d'ouvrage au Département, avait pour objectif de permettre, sur ce secteur, une bonne coordination des études et travaux avec un projet de modification du débouché du pont de la 1<sup>ère</sup> armée française et des itinéraires départementaux (« liaison départementale des bords de Seine »).

Néanmoins, le projet de reprise de la « tête de pont » a finalement été abandonné en 2015 d'un commun accord entre la ville de Juvisy et le Département. Tirant les conséquences de cette nouvelle situation et considérant qu'il n'avait plus de raison particulière de porter le réaménagement de la gare routière Seine et du parking Danaux dont le projet devait de toute façon être revu, le Département de l'Essonne a demandé à Ile de France Mobilités par courrier en date du 21/04/2017 le retour de la maîtrise d'ouvrage de cette partie du programme du GPI à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre.

Par courrier en date du 23/08/2017, le directeur général d'Ile-de-France-Mobilités a pris acte de cette demande d'ajustement et a subordonné sa validation à l'approbation d'un AVP modificatif assurant la mise en cohérence du projet de la gare routière Seine avec son nouveau contexte ainsi qu'à l'établissement d'un avenant à la convention de financement.

## Avenant à la convention de financement

En ce qui concerne l'avenant à la convention de financement du GPI, les différents financeurs ont demandé expressément que celui-ci soit établi de manière à ne pas modifier le budget global en euros constants (conditions économiques au 01/01/2008) de l'opération.

Aussi, il a été convenu que les crédits que le CD91 avait réservés pour le réaménagement de la gare routière Seine soient réaffectés à l'EPT. Toutefois cette enveloppe d'1,2M€ HT (euros courants) étant insuffisante par rapport au coût estimé du projet actualisé l'EPT financera le complément d'environ 215 000€ HT.

Ce financement complémentaire sera toutefois réintégré dans le bilan final de l'opération GPI et sera déduit du montant de la revente de la parcelle du N°80 de la rue Argeliès. En effet, cette parcelle achetée 600 000€ par l'EPT en 2015 dans le cadre de l'opération GPI n'était nécessaire à la réalisation de la rampe PMR vers l'accès Seine de la gare de Juvisy que pour une partie réduite de sa surface. La superficie restante n'étant pas utile au projet GPI, elle est susceptible d'être revendue pour une valorisation immobilière.

L'éventualité de cette revente n'avait pas été identifiée à l'origine et les modalités de sa prise en compte sont mentionnées dans le cadre de l'avenant à la convention de financement avec notamment la déduction des frais de portage pour l'EPT.

L'avenant à la convention de financement intègre également une prolongation de 9 mois du délai global de réalisation du GPI porté à 102 mois en tout pour prendre en compte le réaménagement de la gare routière Seine au 2<sup>ème</sup> semestre 2020.

## DELIBERATION

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

**Vu** le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

**Vu** l'avis de la commission permanente ;

**Vu** la convention de financement du GPI signée le 21 mars 2013 ;

**Entendu** le rapport de Mme Christine Janodet ;

Sur proposition de Monsieur Le Président,

### **Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,**

1. Approuve l'avenant à la convention de financement du projet du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge annexé à la présente délibération.
2. Autorise le président ou son représentant à signer ledit avenant et tout document afférent.
3. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

**Vote : Pour 73**

La présente délibération est certifiée exécutoire, étant transmise en préfecture et publiée le 06 mars 2020



A Vitry-sur Seine, le 3 mars 2020  
Le Président

Michel LEPRETRE

*Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.*



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne reçu le	
25 MAR. 2013 DGS 162268-	
Original	
Copie 1 DGS	Copie 3
Copie 2	Copie 4

**BORDEREAU D'ENVOI**

STIF/DPI/Pôles /CKT/13001634

Recommandé avec A/R

Paris, le

**21 MARS 2013**

**Destinataire :**

**A l'attention de Monsieur Bruno ATRIVE**

CALPE  
Direction Générale des services techniques  
3 rue Lefèvre Utile  
BP 300  
91205 ATHIS MONS Cedex

Affaire suivie par : *Céline KRUGLER-TINCHON*

Service: *DPI / Pôles*

☎: 01 82 53 80 70

✉: celine.krugler-tinchon@stif.info/assia.adnan@stif.info

Désignation des pièces	Nb	Observations
Exemplaire original de la <b>Convention de financement</b> relative à la réalisation de l'opération (Etudes de Projet, acquisitions foncières et travaux)  « <b>Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge</b> »  Convention n° 12DPI028	1	<b>POUR NOTIFICATION</b>   <b>Alexandre ANACHE</b> Chef Division DPI/Pôles

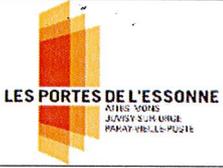
2012

# Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge

Convention de financement  
relative à la réalisation de l'opération  
(Etudes de Projet, acquisitions foncières et travaux)

Convention n°12DPI028



### Convention de financement

régissant les rapports entre  
l'Etat, le Conseil Régional d'Ile de France, le Département de l'Essonne, la Communauté d'Agglomération  
Les Portes de l'Essonne, la Ville de Juvisy-sur-Orge, SNCF- Gares & Connexions, Réseau Ferré de France  
et le STIF

pour la conduite de l'opération d'investissement

**« Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge »**

\* \* \* \* \*

## TABLE DE MATIERES

Article 1. OBJET DE LA CONVENTION.....	8
Article 2. CONTENU DE L'OPERATION.....	8
2.1. Description du projet.....	8
2.2. Description des travaux.....	8
2.3. Description des périmètres de maîtrise d'ouvrage.....	9
Description du périmètre SNCF.....	9
Description du périmètre RFF.....	9
Description du périmètre Département de l'Essonne.....	10
Description du périmètre CALPE.....	10
Description du périmètre VILLE.....	10
Conventions de MOA unique.....	10
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	12
3.1. L'Autorité organisatrice des transports.....	12
3.2. Les Maîtres d'Ouvrage.....	12
3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage Coordinateur.....	12
3.2.2. Engagements des Maîtres d'Ouvrage.....	13
3.2.3. Périmètres des maîtres d'ouvrage.....	13
3.2.4. Respect des coûts de réalisation.....	13
3.2.5. Respect des délais de réalisation.....	13
3.3. Coût de réalisation.....	13
3.4. Les financeurs.....	13
3.4.1. Identification.....	13
3.4.2. Engagements.....	14
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....	14
4.1. Estimation des coûts de réalisation (annexes 3,4 et 5).....	14
4.2. Coûts de réalisation (études projet, acquisitions foncières et travaux) par maître d'ouvrage.....	14
4.2.1. Coût de réalisation de SNCF – G&C.....	14
4.2.2. Coût de réalisation de RFF.....	14
4.2.3. Coût de réalisation du Département de l'Essonne.....	14
4.2.4. Coût de réalisation de la CALPE.....	15
4.2.5. Coût de réalisation de la ville de Juvisy.....	15
4.2.6. Tableau de synthèse de répartition des coûts de réalisation par maître d'ouvrage... 15	15
4.2.7. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage.....	15
4.2.8. Modalités d'actualisation.....	15
4.3. Plan de financement.....	16
4.3.1. En euros constants CE 2008.....	16
4.3.2. En euros courants (jusqu'à mi 2020).....	17
4.3.3. Financement global des périmètres SNCF, RFF, CG 91, CALPE et Ville, après déduction des financements SNCF, RFF et CALPE.....	17
4.4. Financement du Périmètre SNCF.....	18
4.5. Financement du Périmètre RFF :.....	18
4.6. Financement du Périmètre CG 91 :.....	19
4.7. Financement du Périmètre CALPE :.....	19
4.8. Financement du Périmètre Ville :.....	20
4.9. Modalités de versement des crédits de paiements.....	20
4.9.1. Versement d'acomptes.....	20
4.9.2. Versement du solde.....	21
4.9.3. Paiement.....	22

4.9.4. Bénéficiaires et domiciliation .....	22
4.10. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	23
4.11. Caducité des subventions au titre du règlement financier du Département de l'Essonne .....	23
4.12. Comptabilité de l'opération .....	24
Article 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS .....	24
Article 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION .....	24
<i>Suivi de la maîtrise d'ouvrage</i> .....	24
6.1. Comité de suivi de la convention de financement .....	24
6.2. Comité de pilotage (appelé aussi Comité des financeurs) .....	25
6.3. Commission de suivi .....	26
6.4. Information hors comité de suivi .....	26
6.5. Communication .....	27
6.6. Intervention d'experts .....	27
6.7. Achèvement des prestations .....	27
Article 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....	27
Article 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS .....	28
8.1. Modalités de modification du coût de réalisation ou des délais .....	28
8.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût de réalisation en euros constants .....	28
8.1.2. Dispositions en cas de modification des délais .....	28
8.1.3. Dispositions communes .....	29
Article 9. BILAN FINAL DE L'OPERATION .....	29
9.1. Bilan physique et financier .....	29
9.2. Évaluation économique, sociale et environnementale .....	30
Article 10. DISPOSITIONS GENERALES .....	30
10.1. Modification de la convention .....	30
10.2. Résiliation de la convention .....	30
10.3. Litiges .....	31
10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études .....	31
10.5. Date d'effet de la convention .....	31
10.6. Mesures d'ordre .....	31

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 le Président du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° **2012-04-0049** de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 11/10/2012 ,
- le Département de **l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° **2012-04-0049** en date du 22/10/2012,
- la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) représentée par le Président de la CALPE, dûment mandaté par délibération en date du 27 septembre 2012,
- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13<sup>ème</sup>, 92 avenue de France, représenté par son Directeur général adjoint Finances et Achats, Patrick Persuy,
- **La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012

L'ensemble des signataires ci-dessus sont ensemble ci-après désignés « les financeurs ».

**En deuxième lieu,**

- **RFF**, Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13<sup>ème</sup>, 92 avenue de France, représenté par son Directeur général délégué, Alain Quinet,
- **La SNCF**, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-552 049 447, dont le siège est à Paris 14<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte, représentée par Rachel PICARD, Directrice générale de gares & connexions dûment habilitée par le conseil d'administration du 31 mai 2012
- le Département de **l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n° **2012-04-0049** en date du 22/10/2012,
- la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) représentée par le Président de la CALPE, dûment mandaté par délibération en date du 27 septembre 2012,
- La ville de Juvisy-sur-Orge, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération en date du 11 septembre 2012,

ci-après désigné comme les « maîtres d'ouvrage »

**En troisième lieu,**

- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2012/287 du Conseil du STIF en date du 10/10/2012,

ci-après désigné comme le STIF ou l'autorité organisatrice.

## Visas

Vu le code des transports dans son article L 2111-9, et notamment les articles L.2111.9 et L.2111.25,

Vu le contrat de plan Etat-Région île de France 2000-2006 signé le 18 mai 2000,

Vu le Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de l'Essonne 2007 – 2013 signé le 12 avril 2008

Vu la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région Ile de France, signé le 26 septembre 2011

Vu le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France , adopté par la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010

Vu le schéma de principe de l'opération « Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge » approuvé par le Conseil du STIF le 13 mai 2005

Vu le Dossier d'enquête publique approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006

Vu la déclaration de projet approuvée par le Conseil du STIF le 12 décembre 2007

Vu l'arrêté préfectoral du 22 février 2008, déclarant le projet d'utilité publique

Vu la convention de financement relative à la réhabilitation de l'ouvrage de la RD 29 à hauteur du pôle de Juvisy approuvée par la Commission Permanente de la Région Ile-de-France du 7 juillet 2011 et par la Commission Permanente du Département le 19 septembre 2011

Vu le dossier d'avant-projet approuvé par le Comité des Engagements de RFF le 09/10/2012 par le Conseil d'Administration de la SNCF le 08 Octobre 2012 ,

Vu l'Avant-projet approuvé par le Conseil du STIF du 10 octobre 2012

Vu l'Avant-projet approuvé par le Département de l'Essonne par délibération de l'Assemblée départementale n° en date du 24 septembre 2012

Vu l'Avant-projet approuvé par la CALPE le 27 septembre 2012

Vu l'Avant-projet approuvé par la ville de Juvisy-sur-Orge le 18 septembre 2012

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

**Préambule**

Le projet de « Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge » consiste au réaménagement du pôle existant visant notamment à :

- o améliorer les correspondances entre les 3 gares routières (22 lignes de bus) et la gare ferroviaire,
- o anticiper l'arrivée du futur tramway T7 Villejuif-Juvisy,
- o optimiser l'insertion urbaine du pôle gare,
- o améliorer la gestion des flux piétons, notamment par l'optimisation et l'augmentation des circulations souterraines,
- o développer l'accueil, l'information et la sécurité des voyageurs sur l'ensemble du site,
- o faciliter l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Ce projet a fait l'objet d'un schéma de principe approuvé par le Conseil du STIF le 13 mai 2005, et a été déclaré d'utilité publique par décret au Journal Officiel de la République Française le 22 février 2008.

Ce projet a fait l'objet d'un avant-projet approuvé par le Conseil du STIF le 11 octobre 2012.

Le financement des études projet, des acquisitions foncières et des travaux est arrêté, sur la base de l'engagement des financeurs, à 97 M€ (CE 01/2008) selon la répartition suivante :

En M€ CE 01/2008	Etat	Région	CG91	CALPE	RFF	SNCF	TOTAL
CPRD 2007-2013		25	25				50
CPT 2011- 2013	7	15	8				30
Financements complémentaires				2	6	9	17
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>40</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>97</b>

Ce projet a déjà obtenu des financements d'un montant de 1,568 M€ courants

- o l'actualisation des études d'Avant-Projet d'un montant de 482 000 € courants (soit 429 000 € aux CE 01/2008), dont 96 400 € financés par l'Etat, 192 800 € financés par la Région Ile-de-France et 192 800 € financés par le Département de l'Essonne au travers de la Convention Particulière Transports 2011-2013
- o la réhabilitation de l'ouvrage de la RD29 d'un montant de 1,086 M€ courants (soit 980 000 € aux CE 01/2008), dont 543 000 € courants financés par la Région Ile-de-France et 543 000 € courants financés par le Département de l'Essonne au travers du Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de l'Essonne 2007 – 2013

**Le montant à financer qui en résulte est de 95,591 M€ CE 01/2008.**

En M€ CE 01/2008	Etat	Région	CG91	CALPE	RFF	SNCF	TOTAL
CPRD 2007-2013		25	25				50
CPT 2011- 2013	7	15	8				30
Financements complémentaires				2	6	9	17
<b>Total Financement</b>	<b>7</b>	<b>40</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>97</b>
Financements déjà mis en place							
Actualisation Etudes AVP							0,429
Travaux pont CG 91 - 1 <sup>ère</sup> phase							0,980
<b>Total à financer</b>							<b>95,591</b>

## ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions techniques et financières dans lesquelles est réalisée et financée l'opération « Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge ». Elle s'entend hors études d'AVP. A ce titre, la présente convention fixe notamment un coût de réalisation (études projet, acquisitions foncières et travaux) sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération le concernant tels que définis dans l'avant-projet.

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

**« Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge – Convention de financement des études projet, des acquisitions foncières et des travaux »**

## ARTICLE 2. CONTENU DE L'OPERATION

### 2.1. Description du projet

Le pôle d'échanges de Juvisy-sur-Orge se situe en bords de Seine, dans un site contraint par le relief, où les emprises ferroviaires occupent un faisceau principal de près de 180 mètres de large, qui se divise, à hauteur du pôle, en deux faisceaux secondaires vers le sud. C'est le deuxième pôle intermodal de transport en commun d'Ile-de-France (hors gares parisiennes) irriguant une partie importante du sud est régional.

L'ensemble des accès aux quais s'effectue par des souterrains piétons. Un pont routier enjambe le faisceau de voies et relie les trois quartiers situés de part et d'autre :

- Le côté Mairie (ou Centre)
- L'entre-deux ferroviaire (ou Condorcet)
- Le côté Seine

Le pôle est composé :

- D'une gare ferroviaire desservie par les lignes C et D du RER et une desserte TGV
- De trois gares routières desservies par 22 lignes de bus
- De quatre parcs de stationnement

L'opération consiste à :

- Améliorer l'accessibilité depuis la rue (espaces publics) aux quais (niveau 3) de la gare SNCF et la gestion des flux sur l'ensemble du site
- Développer l'accueil, la sécurité et l'information voyageurs
- Optimiser l'insertion des aménagements dans le paysage urbain, en améliorant la liaison inter-quartier
- Prendre en compte l'arrivée du tramway Villejuif - Athis-Mons – Juvisy (T7) au sein du pôle
- Améliorer les correspondances entre les gares routières, la gare ferroviaire et le futur tramway

Le montant à financer est estimé en fin d'avant-projet à 95,591 M€ HT (CE 01/2008), soit 126,779 M€ courants.

Un calendrier général de réalisation est annexé à la présente convention (annexe 1). Les travaux se réaliseront de fin 2013 à mi 2020.

### 2.2. Description des travaux

Les principaux éléments du projet de pôle intermodal de Juvisy-Sur-Orge sont :

- un nouveau bâtiment de services SNCF avec le réaménagement des espaces alentours et de la gare routière côté Mairie,
- la construction d'une passerelle pour piétons et vélos contiguë au pont routier reliant les trois quartiers,
- la démolition/reconstruction de la rampe du pont côté Mairie, en anticipation de la future station terminus du tramway en provenance de Villejuif,

- la réhabilitation du pont routier actuel,
- la modification de l'accès piétons côté Mairie sous la nouvelle rampe du pont routier,
- le prolongement vers l'ouest du souterrain Nord qui débouchera dans le nouveau bâtiment de services SNCF,
- la réhabilitation des souterrains existants et de la salle d'échange,
- le réaménagement du Hall Condorcet et du parvis,
- le réaménagement de l'accès Seine et du parvis,
- le réaménagement de la gare routière Seine,
- la création de locaux destinés aux transporteurs routiers,
- la création de 3 locaux vélos

### 2.3. Description des périmètres de maîtrise d'ouvrage

#### Description du périmètre SNCF

Les travaux et ouvrages sous périmètre de la SNCF sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par son conseil le 8 Octobre 2012, à savoir :

Côté mairie :

- Le nouveau bâtiment de services SNCF,
- Le parvis sur le pourtour du bâtiment de services SNCF,
- L'accès Sud à la gare,

Côté Condorcet :

- Le réaménagement du bâtiment voyageurs secteur Condorcet

Côté Seine :

- L'accès à la gare secteur Seine,

La signalétique et l'information multimodale et autres équipements,

La part travaux du périmètre SNCF pour les réaménagement des souterrains central et nord et la salle d'échange,

La libération d'emprises et les reconstitutions associées

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4

#### Description du périmètre RFF

Les travaux et ouvrages sous périmètre RFF sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par son comité des engagements le 9 octobre 2012, à savoir :

- Déplacement des installations des emprises ferroviaires du secteur Mairie
- Travaux connexes liés aux travaux de réparation du pont routier
- Travaux connexes liés à la démolition et reconstruction de la rampe du pont routier secteur Mairie
- Travaux connexes liés à la création d'une passerelle de circulations douces
- Allongement du passage souterrain Nord
- Travaux connexes liés au Bâtiment Voyageurs secteur Mairie
- Restructuration de la salle d'échange souterraine centrale
- Réaménagement du souterrain central secteur Seine
- Accès souterrain central secteur Mairie
- Eléments de mise en accessibilité PMR de la gare
- Accès provisoire souterrain Nord
- Parc de stationnement public côté Mairie

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4.

## **Description du périmètre Département de l'Essonne**

Les travaux et ouvrages sous périmètre du Département de l'Essonne sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par Délibération de l'Assemblée départementale en date du 24 septembre 2012, à savoir :

- la rue des Gaulois
- la réhabilitation du pont routier existant (y compris travaux connexes),
- la démolition et la reconstruction de la rampe côté mairie,
- la réhabilitation de la rampe Monttessuy

*Et pour le compte de la CALPE (conduit sous couvert d'une convention de MOA unique) :*

- La réhabilitation de la rampe Condorcet
- le local cycle côté Seine
- la passerelle « circulations douces » et ses abords comprenant :
  - côté mairie : escalier rampe PMR et leurs accès,
  - côté Condorcet : escalier – ascenseur et leurs accès,
  - côté Seine : escalier – rampe PMR et leurs accès dont le parvis,
- l'aménagement de la gare routière Seine, le local transporteur et le passage inférieur piétons reconstitué  
Ces aménagements seront susceptibles d'évoluer dans le cadre de la phase 2 du projet de pôle, avec la réalisation d'un pont TC de franchissement des voies ferrées.

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4.

## **Description du périmètre CALPE**

Les travaux et ouvrages sous périmètre de la CALPE sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par son conseil communautaire le 27 septembre 2012 , à savoir :

- la nouvelle gare routière et le carrefour Estienne d'Orves rue des gaulois,
- les emprises de la future station terminus de tramway,
- le parvis Mairie,
- le local vélo automatisé côté Mairie
- le parvis Condorcet
- Le local destiné au transporteur Daniel Meyer
- Le local vélo automatisé côté Condorcet
- Le parvis Seine
- Les équipements de signalétique sur le domaine public
- La gare routière provisoire secteur Mairie pendant la réalisation des travaux

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4

## **Description du périmètre VILLE**

- L'extension du parc de stationnement Jean Danaux côté Seine.

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4.

## **Conventions de MOA unique**

Pour la réalisation des études projets et des travaux, trois conventions de MOA unique sont appliquées :

- Une convention dans laquelle la CALPE, la Ville, et le Département de l'Essonne confient à la SNCF la réalisation d'une partie de leurs ouvrages. Cette convention sera rédigée avant le commencement des études projets.
- Une convention dans laquelle RFF, confie à la SNCF la réalisation du parc de stationnement mairie. Cette convention sera rédigée avant le commencement des études projets.
- Une convention dans laquelle la CALPE et la ville confient au Département de l'Essonne la réalisation d'une partie des ouvrages. Cette convention a été signée par les parties concernées avant démarrage de l'AVP pour l'ensemble des phases du projet de pôle.

## 2.4 Description des acquisitions foncières

### ▪ Acquisitions de parcelles privées

Dans le cadre de la DUP approuvée par arrêté préfectoral du 22 février 2008, un certain nombre de parcelles privées a été identifié, essentiellement côté Seine pour la mise en œuvre de la passerelle « Modes actifs » au nord du pont routier.

L'expropriation est menée par la CALPE.

Les parcelles à exproprier sont les suivantes :

- Parcelle AI 152 de 1 152m<sup>2</sup>, occupée par du bâti : deux bâtiments en R+1 et un petit immeuble R+3, nécessaire à la réalisation de la passerelle « Modes actifs »
- Parcelle AI 153 pour partie (de l'ordre de 225m<sup>2</sup>, sur 574m<sup>2</sup>) nécessaire à la réalisation de la voirie et du parvis côté Seine

### ▪ Cessions entre partenaires du pôle

Les différents partenaires du pôle sont propriétaires de tout ou partie du terrain d'assiette du projet, notamment sur le secteur Mairie qui concentre l'essentiel des modifications foncières futures.

A ce titre, les différents propriétaires concernés réaliseront les cessions au cas par cas ou bien sous forme de soul, selon les principes décrits dans le dossier de synthèse de l'avant projet approuvé par chacune des parties.

## 2.5 Prise en compte du projet de tramway T7

Une des composantes du projet de pôle concerne l'anticipation du projet de tramway T7 – Phase 2 (Athis Mons – Juvisy) et l'intégration de son terminus dans le projet d'aménagement du secteur Mairie.

Le projet de tramway au niveau Schéma de Principe a été pris en considération lors du Conseil du STIF du 11 juillet 2012.

En conséquence, le projet de pôle a pris en compte l'ensemble des éléments assurés et un certain nombre de mesures conservatoires, afin que le projet de pôle soit compatible avec l'arrivée du projet de tramway.

Mesures conservatoires sur la base des éléments techniques connus à ce stade sur le T7 prises en compte dans l'AVP du pôle :

- Le tracé : les aménagements de la gare routière Mairie sont compatibles avec le tracé de la station tramway (en provenance de l'avenue Estienne d'Orves),
- Les locaux techniques : une réserve pour l'équipement du poste de redressement est prévu sous la rampe Mairie du pont routier, les locaux destinés aux systèmes d'informations sont intégrés dans le nouveau bâtiment de services SNCF,
- Les locaux d'exploitation : les locaux destinés aux transporteurs routiers dans le nouveau bâtiment de services Mairie sont suffisamment dimensionnés pour accueillir le besoins liés à l'arrivée du tramway,
- Les locaux de service : la gare sera déjà équipée d'un guichet d'accueil commun aux différents transporteurs,
- Les voiries et réseaux divers : le projet de pôle prévoit les dispositions utiles à l'équipement futur de la station de tramway : réserves de fourreaux de liaisons entre le poste de redressement, la station terminus et les locaux systèmes d'informations du bâtiment de services SNCF, structure de chaussée suffisamment profonde pour accueillir la plateforme future du tramway. La plateforme de tramway et son dispositif d'assainissement (collecteur, caniveaux à grilles, ...), ainsi que l'artère multitubulaire dans l'axe de la chaussée seront à constituer dans le cadre du projet de tramway,
- Les abris sont prévus à terme d'être réalisés dans la gamme du mobilier urbain du projet de tramway (hors projet de pôle - élément de programme du projet de tramway). Leur implantation définitive sera définie lors des phases suivantes :

En fonction du calendrier des études à venir du tramway T7, les interfaces entre les deux projets seront analysées et feront l'objet de communication au STIF et aux financeurs par les maîtres d'ouvrage.

En cas d'évolution du projet de pôle liée au projet de tramway T7, notamment en termes de coordination des travaux, toute hypothèse de modification de programme devra répondre à l'article 7 de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel est celui du schéma de principe pris en considération au Conseil du STIF le 11 juillet 2012.

## **2.6 Durée de réalisation des études de projet, des acquisitions foncières et des travaux**

La durée de réalisation des études de projet, des acquisitions foncières et des travaux est de 93 mois selon le calendrier prévisionnel de l'opération figurant en annexe 1.

## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

Chacune des parties s'engage sur la poursuite des études, des acquisitions foncières et des travaux tels que définis à l'article 3.2, chacune selon son périmètre.

### **3.1. L'autorité organisatrice des transports**

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

### **3.2. Les Maîtres d'Ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage de l'opération sont RFF, la SNCF, le Département de l'Essonne, la CALPE et la ville de Juvisy.

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

Conformément aux dispositions de la loi n°97-135 du 13 février 1997 et de ses décrets d'application, RFF est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.

La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

Le Département de l'Essonne, la CALPE et la ville de Juvisy assurent la maîtrise d'ouvrage des espaces relevant de leurs domaines respectifs.

La codification et la définition des périmètres respectifs d'intervention de maîtrise d'ouvrage avant application des conventions de MOA unique sont détaillés à l'article 2.3.

#### **3.2.1. Désignation du Maître d'Ouvrage Coordinateur**

La SNCF a été nommée Maître d'Ouvrage Coordinateur par délibération du conseil du STIF n° 8348 du 13 mai 2005.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les informations relatives à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers;

- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.
- De conduire plusieurs missions communes aux différents maîtres d'ouvrage :
  - Mission de coordination architecturale et paysagère pour la phase PROJET et la Réalisation,
  - Mission de communication,
  - Mission de coordination des MOAs (planning directeur),
  - Mission de signalétique multimodale et de signalétique permettant de jalonner les usagers du pôle pendant les différentes phases travaux, pour la phase PROJET et la réalisation,
  - Mission de coordination de Sécurité, Protection et Santé (CSPS).

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

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 6 de la présente 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'annexe 1 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

### **3.2.2. Engagements des Maîtres d'Ouvrage**

Les engagements des maîtres d'ouvrage sont définis conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. Les maîtres d'ouvrage ont notamment responsables de la conception du système et des ouvrages qui le composent tels que définis dans le dossier d'Avant-projet pour leurs périmètres respectifs.

### **3.2.3. Périmètres des maîtres d'ouvrage**

Les dépenses engagées par la SNCF, RFF, le Département de l'Essonne, la CALPE et la ville de Juvisy sur les études projet, les travaux et les acquisitions foncières décrits à l'article 2 sont financées au travers de la présente convention, sur la base des périmètres décrits à l'article 2.3

### **3.2.4. Respect des coûts de réalisation**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect du coût de réalisation, tel qu'il est défini à l'article 4.2. Pour permettre la comparaison entre leur coût final de réalisation et leur coût final prévisionnel de réalisation, il est précisé que le coût final prévisionnel de réalisation estimé est déterminé en euros aux conditions économiques de l'avant-projet et aux conditions économiques de référence de la convention, selon les modalités de l'article 4.2.

### **3.2.5. Respect des délais de réalisation**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de l'opération objet de la présente convention et sur le respect des délais de réalisation indiqués à l'article 2.6.

Le délai de réalisation court à compter de la date de notification par le STIF de la présente convention.

## **3.3. Coût de réalisation**

La présente convention porte sur le reste à financer des études de projet, des acquisitions foncières et des travaux pour un montant de 95,591 M€ HT CE 01/2008 soit 126,779 M€ HT courants.

## **3.4. Les financeurs**

### **3.4.1. Identification**

Le financement de l'opération, objet de la présente convention, est assuré par :

- La Région Ile de France,
- L'Etat,
- Le Département de l'Essonne
- La Communauté d'Agglomération les Portes de l'Essonne,
- SNCF
- RFF

### **3.4.2. Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des prestations définies aux articles 2.3 et 3.2, selon le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Estimation des coûts de réalisation (annexes 3, 4 et 5)**

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux études Projet, aux acquisitions foncières et aux travaux visés à l'article 2.2 est évalué à :

- 95,591 M€, aux conditions économiques de référence (au 1<sup>er</sup> janvier 2008)

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

Elles ne comprennent pas de provision destinée à couvrir les aléas exceptionnels. Ces aléas sont financés selon les modalités prévues à l'article 7 Modification de l'avant-projet.

### **4.2. Coûts de réalisation (études projet, acquisitions foncières et travaux) par maître d'ouvrage**

#### **4.2.1. Coût de réalisation de SNCF – G&C**

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 17,163 M€ HT (CE 01/2008). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 24,135 M€ HT .

#### **4.2.2. Coût de réalisation de RFF**

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 40,781 M€ HT (CE 01/2008). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 52,7 M€ HT .

#### **4.2.3. Coût de réalisation du Département de l'Essonne**

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 29,835 M€ HT (CE 01/2008). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 39,282 M€ HT .

#### 4.2.4. Coût de réalisation de la CALPE

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 7,335 M€ HT (CE 01/2008). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 9,975 M€ HT .

#### 4.2.5. Coût de réalisation de la ville de Juvisy

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage, rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de 0,476 M€ HT (CE 01/2008). Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 0,683 M€ HT .

#### 4.2.6. Tableau de synthèse de répartition des coûts de réalisation par maître d'ouvrage

Les coûts des études projet, acquisitions foncières et travaux, objet de la présente convention, rattachés aux périmètres de maîtrise d'ouvrage défini à l'article 3.2, s'établissent comme suit :

Maîtres d'ouvrage	Coûts en k€ constants (CE 01/2008)	Coûts en k€ courants
SNCF	17 163	24 135
RFF	40 781	52 703
Département de l'Essonne	29 835,5	39 282
La CALPE	7 335	9 975
La Ville de Juvisy-sur-Orge	476,5	683,7
TOTAL	95 591	126 779

#### 4.2.7. Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage

Chacun des maîtres d'ouvrage fournit une estimation en k€ constants et courants des postes nécessaires pour mener à bien les études projet, acquisitions foncières et travaux :

Postes de prestations	SNCF	RFF	Département de l'Essonne	La CALPE	Ville de Juvisy- sur-Orge
Etudes déjà engagées	0	0	0.683	0	0
Travaux	12.571	31.899	24.416	3.867	0.089
Coordination	0.970	0	0	0	0
Frais de MOA	0.624	1.747	0,701	0.162	0.014
Frais de MOE	1.647	3.946	2.091	0.505	0.015
Foncier	0.094	0.009	0.203	2.435	0.356
Provision pour aléas et imprévus	1.257	3.180	2.424	0.366	0.005
Total en k€ constants	17 163	40 781	29 835,5	7 335	476,5
Total en k€ courants	24 135	52 703	39 282	9 975	683,7

#### 4.2.8. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2008.

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

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

- à partir des indices connus à la date de la convention,
- puis de 3 % par an au delà jusqu'à la date de fin de chantier.

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

### 4.3. Plan de financement

Le plan de financement du reste à financer des études Projet, des acquisitions foncières et des travaux de la présente convention est établi en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2008 et en euros courants fin de chantier :

#### 4.3.1. En euros constants aux CE 01/2008

TAB 1 : FINANCEMENTS APPORTES AU PROJET aux CE 01/2008							
	Etat	Région	CG91	CALPE	RFF	SNCF	Total
Financements des partenaires	7	40	33	2	6*	9	97
<i>Clés globales pour information</i>	7,22%	41,24 %	34,02 %	2,06 %	6,18 %	9,28 %	100 %
<b>Dépenses déjà financées</b>							<b>1,409</b>
- Etude d'actualisation	0,086	0,171	0,171				0,429
<i>Rappel clés CPT</i>	20 %	40 %	40 %				100 %
- Travaux sur pont routier		0,490	0,490				0,980
<i>Rappel clés CPRD</i>		50,00%	50,00%				100 %
<b>Reste à financer</b>							<b>95,591</b>
Participation des MOA				2,000	6,000	9,000	17,00
<i>Clés Financements MOA pour information</i>				11,76 %	35,30 %	52,94 %	100 %
<b>Sous-Total – Financement MOA (hors CG 91)</b>							<b>17</b>
CPRD 2007-2013 (M€)		24,510	24,510				49,020
<i>Rappel clés CPRD</i>		50,00%	50,00%				100 %
CPT 2011-2013 (M€)	6,913	14,829	7,829				29,571
<i>Rappel clés CPT seul (après compléments Etat – Région et Département)</i>	23,38%	50,15%	26,47%				100 %
<b>Sous-Total – Financement CPRD + CPT</b>	<b>6,913</b>	<b>39,339</b>	<b>32,339</b>				<b>78,591</b>
<b>Clés de référence applicables à Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)</b>	<b>8,8 %</b>	<b>50,05 %</b>	<b>41,15 %</b>				<b>100 %</b>

\*La participation financière maximale de RFF est de 6 M€ aux CE01/2008 (forfaitaire non actualisable).

#### 4.3.2. En euros courants (jusqu'à mi 2020)

TAB 2 : FINANCEMENTS APPORTES AU PROJET aux CE courants							
	Etat	Région	CG91	CALPE	RFF	SNCF	Total
Financements des partenaires	9,219	52,624	43,397	2,677	7,754	12,679	128,350
<i>Clés globales pour information</i>	7,18%	41,00 %	33,81 %	2,09 %	6,04 %	9,88 %	100 %
<b>Dépenses déjà financées</b>							<b>1,570</b>
- Etude d'actualisation	0,096	0,193	0,193				
<i>Rappel clés CPT</i>	20 %	40 %	40 %				100 %
- Travaux sur pont routier		0,544	0,544				
<i>Rappel clés CPRD</i>		50,00%	50,00%				100 %
<b>Reste à financer</b>							<b>126,780</b>
Participation des MOA							
<i>Clés Financements MOA pour information</i>				11,58 %	33,55 %	54,86 %	100 %
<b>Sous-Total – Financement MOA (hors CG 91)</b>				2,677	7,754	12,679	23,110
CPRD 2007-2013 (M€)		32,320	32,320				
<i>Rappel clés CPRD</i>		50,00%	50,00%				100 %
CPT 2011-2013 (M€)	9,123	19,567	10,340				
<i>Rappel clés CPT seul (après compléments Etat – Région et Département)</i>	23,38%	50,15%	26,47%				100 %
<b>Sous-Total – Financement CPRD + CPT</b>	9,123	51,887	42,660				103,670
<b>Clés de référence applicables à Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)</b>	<b>8,8 %</b>	<b>50,05 %</b>	<b>41,15 %</b>				<b>100 %</b>

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions, qui sont versées à RFF par les co-financeurs en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

#### 4.3.3 Financement global des périmètres SNCF, RFF, CG 91, CALPE et Ville, après déduction des financements SNCF, RFF et CALPE

La répartition des contributions des financeurs pour le montant total du projet restant à financer, parts de SNCF, RFF et CALPE déduites, s'établit comme suit :

Répartition des contributions pour le montant total du projet restant à financer				
Euros constants aux CE 01/08	Etat	Région	CG91	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	6,913	39,339	32,339	<b>78,591</b>
clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %	100%

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG91	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	9,123	51,887	42,660	<b>103,67</b>
clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %	100%

#### 4.4. Financement du Périmètre SNCF

Le montant du périmètre SNCF à financer est de **8.163 M€ (euros constants aux CE 01/08), soit 11.456 M€ courants.**

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de la SNCF est la suivante :

Euros constants CE 01/08	Etat	Région	CG91	SNCF	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	0,718	4,085	3,359	<b>9</b>	<b>17,162</b>
Clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%
Clé SNCF + CPRD et CPT (théorique)	4,18%	23,80%	19,58%	52,44%	100%

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG91	SNCF	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	1,010	5,733	4,714	<b>12,679</b>	<b>24,136</b>
Clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%

#### 4.5. Financement du Périmètre RFF :

Le montant du périmètre RFF à financer après déduction du financement RFF est de **34,781 M€ (euros constants aux CE 01/08), soit 44.749 M€ courants.**

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre du RFF est la suivante :

Euros constants CE 01/08	Etat	Région	CG91	RFF	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	3,060	17,408	14,312	6	40,781
Clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%
Clé RFF + CPRD et CPT (théorique)	7,50%	42,69%	35,09%	14,72%	100%

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG91	RFF	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	3,955	22,497	18,496	7,754	52,702
Clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%

#### 4.6. Financement du Périmètre CG 91 :

Le montant du périmètre CG 91 à financer est de **28.835 M€ (euros constants aux CE 01/08)**, soit **environ 37.965 M€ courants** suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.8.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre du CG 91 est la suivante :

Euros constants CE 01/08	Etat	Région	CG91	CALPE	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	2,537	14,432	11,866	1	29,835
clé Juvisy (hors RFF et SNCF)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%
Clé CPRD, CPT et CALPE (théorique)	8,50%	48,37%	39,78%	3,35%	100%

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG91	CALPE	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	3,340	19,002	15,623	1,317	39,282
clé Juvisy (hors RFF et SNCF)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%

#### 4.7. Financement du Périmètre CALPE :

Le montant du périmètre CALPE à financer est de **6.335 M€ (euros constants aux CE 01/08)**, soit **environ 9.976 M€ courants** suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.8.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de la CALPE est la suivante :

Euros constants CE 01/08	Etat	Région	CG91	CALPE	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	0,558	3,171	2,607	1	7,336
Clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%
Clé CALPE + CPRD et CPT (théorique)	7,60%	43,23%	35,54%	13,63%	100%

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG91	CALPE	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	0,758	4,312	3,545	1,360	9,975
Clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %		100%

#### 4.8. Financement du Périmètre Ville :

Le montant du périmètre de la Ville à financer est de **0.4765 M€ (euros constants aux CE 01/08)**, soit environ **0.6837 M€ (courants)** suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.8.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de la Ville est la suivante :

Euros constants CE 01/08	Etat	Région	CG91	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	0,042	0,238	0,196	0,476
clé Juvisy (hors RFF, SNCF, CALPE)	8,80 %	50,05 %	41,15 %	100%

Soit encore en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CG91	Total
CPRD + CPT + autres financements (M€)	0,060	0,342	0,281	0,683

#### 4.9. Modalités de versement des crédits de paiements

##### 4.9.1. 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 les maîtres d'ouvrage.

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache.

A-Versement des acomptes :

**Pour l'Etat, le Département et la CALPE**, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- L'état d'avancement de chacun des postes de dépenses exprimé en pourcentage tel que définis à l'article 4.2.7., signé par le Directeur d'opérations,
- L'état récapitulatif détaillé des montants déjà demandés au titre de la présente convention,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.1,
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

RFF et SNCF s'engagent à fournir à l'Etat et au Département un état récapitulatif annuel signé des factures comptabilisées.  
La SNCF et le Département s'engagent à fournir à la CALPE un état récapitulatif annuel signé des factures comptabilisées.

**Pour la Région**, la demande de versement d'acomptes comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des dépenses réalisées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2.7 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 4.3.1.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

A titre exceptionnel jusqu'en 2014, dans l'attente de l'adaptation de son système d'information comptable, RFF bénéficie pour ses demandes de versement d'acomptes vis-à-vis de la Région de la dérogation décrite ci-après. **Pour la Région**, la demande de versements d'acomptes **auprès de RFF** comprendra ainsi :

- L'état récapitulatif des montants déjà appelés 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 4.2.7 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 4.3.1.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal des maîtres d'ouvrage.

#### B-Plafonnement des acomptes :

Conformément au Règlement Budgétaire et Financier de la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat est plafonné à 80% avant le versement du solde dans la mesure où la majorité du financement de l'opération provient du Contrat Particulier Région Ile-de-France – Département de l'Essonne 2007 – 2013.

Conformément au règlement financier du Département de l'Essonne, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études projet, acquisitions foncières et travaux ne peut excéder 80% du montant total de la subvention.

Concernant la CALPE, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des études projet, acquisitions foncières et travaux ne pourra excéder 80% du montant total de la subvention.

Les annexes 3 et 4 indiquent l'échéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage.

#### **4.9.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant légal de l'organisme et [soit par le comptable public, soit par l'expert comptable ou le commissaire aux comptes] indiqués à l'article 9.1.

Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les maîtres d'ouvrages procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour la SNCF et RFF, le versement du solde se fera sur présentation des factures acquittées.

#### 4.9.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention.

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

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

#### 4.9.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les participations et subventions sont versées à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94
SNCF	Banque de France Agence Centrale à Paris	30001	00064	00000062471	31
Département de l'Essonne	Banque de France à Evry	30001	00312	C9110000000	19
CALPE	Banque de France à Evry	30001	00312	C9140000000	14
Ville de Juvisy	Banque de France Evry	30001	00312	D 912 0000000	32

La domiciliation des parties pour la gestion financière est :

Parties	Coordonnées
SNCF	SNCF Gares&Connexions Département Comptable A l'attention de Caroline TOMAS 16, avenue d'Ivry 75634 PARIS CEDEX 13
ETAT	DRIEA – SPOT – CBSF 21/23 rue Miollis 75015 PARIS
REGION ILE-DE FRANCE	Unité Aménagement Durable Transports en Commun A l'attention M. Hastings Secrétariat Général 35 Boulevard des Invalides

	75007 PARIS
Département de l'Essonne	Hôtel du Département Direction des déplacements - SGPD Boulevard de France 91012 EVRY cedex
CALPE	Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne Direction des finances 3, rue Lefèvre Utile – BP300 91205 Athis-Mons Cedex
Ville de Juvisy	Ville de Juvisy sur Orge Hôtel de Ville 6 rue Piver 91260 Juvisy sur Orge
RFF *	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13

*\*Les coordonnées du gestionnaire financier de RFF seront communiquées avec l'envoi de la première facture.*

#### **4.10. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Ile-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

A compter de la date de demande de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc. Lorsque l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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 .

#### **4.11. Caducité des subventions au titre du règlement financier du Département de l'Essonne**

Les enveloppes d'Autorisation de programme (AP) et d'Autorisation d'Engagement (AE) ne sont pas millésimées au Département de l'Essonne. A la fin de chaque exercice, la part d'AP/AE qui n'a pas été affectée à une opération précise est réputée caduque et fait l'objet d'une annulation par l'administration ; elle devra faire l'objet d'une nouvelle délibération pour être mobilisable en crédits de paiement.

En matière de maîtrise d'ouvrage, les opérations qui n'ont pas connu un début d'exécution au bout de trois ans sont caduques, elles font l'objet d'une annulation par l'administration ; elles doivent faire l'objet d'une nouvelle délibération pour être mobilisable en crédits de paiement. Toutefois, ces opérations peuvent être prorogées au maximum deux ans.

S'agissant des subventions d'investissement, les opérations peuvent faire l'objet d'une dérogation expresse par délibération de l'Assemblée départementale ou de la Commission permanente. Cette prorogation expresse ne peut excéder deux années.

#### **4.12. Comptabilité de l'opération**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à l'opération et les éventuelles subventions ou financements complémentaires spécifiques qui pourraient être accordés par des tiers sur l'opération.

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans, à compter de la date d'expiration de la convention.

#### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS**

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

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date d'expiration de la présente convention 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.

#### **ARTICLE 6. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION**

##### **Suivi de la maîtrise d'ouvrage**

Conformément au Contrat Particulier Région Département, les financeurs chargent conjointement le STIF d'assurer pour leur compte le suivi des maîtrises d'ouvrage. Le STIF s'assure notamment du respect, par les maîtres d'ouvrage, des dispositions techniques de l'Avant-Projet approuvé, des coûts d'objectif définis à l'article 4.2 et du délai indiqué à l'article 2.5 pour la mise en service de l'opération.

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

##### **6.1. Comité de suivi de la convention de financement**

A l'initiative du STIF, il est constitué un comité de suivi de l'opération, ci-après désigné « le Comité de Suivi » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant de la présente convention.

Ce Comité de Suivi se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par le STIF avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par le STIF, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte-rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le Comité de Suivi est chargé de suivre, de piloter et de valider l'opération principalement autour des trois thématiques suivantes :

### **1. Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), ainsi que la désignation nominative des principales fonctions de direction de la maîtrise d'ouvrage,
- le point sur l'avancement des travaux au regard de la présente convention de financement,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

### **2. Le suivi financier et administratif, soit :**

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour chaque maître d'ouvrage dans la présente convention à l'article 4.2,
- un état des lieux sur la consommation des provisions définies à l'article 4.2.7, pour chacun des postes définis dans l'opération,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions versées,
- l'estimation du préjudice financier consécutif à un éventuel retard de versement de la part de l'un des financeurs,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et des autorisations d'engagement et de programme. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés de chacun des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

### **3. La communication autour du projet**

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

### **6.2. Comité de pilotage (appelé aussi Comité des financeurs)**

Il réunit, sous la présidence du STIF, les financeurs et les maîtres d'ouvrage, à savoir dans le cas présent : le STIF, l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département de l'Essonne, la CALPE RFF, SNCF et la Ville de Juvisy.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Le maître d'ouvrage coordinateur établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis par les différents maîtres d'ouvrage. Ce compte rendu est analysé par le STIF et fait l'objet d'un avis du STIF aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage coordinateur devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Pilotage.

Ce Comité de Pilotage a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais prévus à l'article 2.6 et du plan de financement prévu à l'article 4.3 de la présente convention.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation technique, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la convention de financement décrit à l'article 6.2. Il se réunit également pour préparer les commissions de suivi.

Il est systématiquement convoqué en cas de modification par les maîtres d'ouvrage du programme de l'opération tel que défini à l'article 2.1, du coût de réalisation tel que défini à l'article 4.2, du délai de l'opération tel que défini à l'article 2.6 de la présente convention. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité de Pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leur 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 de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 8 et 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

### **6.3. Commission de suivi**

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

Elle se réunit en tant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de un mois et les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable par le STIF.

La Commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études PRO et du suivi des travaux et des acquisitions foncières.

Elle recueille les avis et observations de ses membres sur :

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

### **6.4. Information hors comité de suivi**

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

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

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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à remettre au STIF, sur sa demande, tous les documents relatifs à l'opération telle que définie à l'article 3.1, nécessaires au suivi de la maîtrise d'ouvrage, qu'ils soient à caractère organisationnel ou technique.

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

Les signataires de la présente convention se réunissent aussi souvent que nécessaire, à l'initiative de l'une des parties, pour assurer le bon déroulement et le suivi de l'opération tel que prévu dans la présente convention.

Par ailleurs, complémentairement aux justificatifs propres à sa partie de maîtrise d'ouvrage, le maître d'ouvrage coordinateur s'engage à remettre au STIF l'ensemble des documents relatifs à l'exercice de sa mission de coordination telle que définie à l'article 3.2.1 et notamment ceux relatifs à l'organisation des maîtrises d'ouvrage et des maîtrises d'œuvre, sous réserve de l'accord desdits maîtres d'ouvrage.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze jours avant la réunion, sous réserve que l'invitation ait été communiquée au moins un mois avant la réunion.

## 6.5. Communication

Les maîtres d'ouvrage s'engagent, jusqu'à la mise en service de l'opération, à :

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

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

Le traitement des logos des partenaires :

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

## 6.6. Intervention d'experts

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

## 6.7. Achèvement des prestations

Avant la mise en service de l'opération, les maîtres d'ouvrage invitent le STIF et les financeurs à constater que le programme de l'opération a été mis en œuvre conformément aux dispositions de l'avant-projet approuvé ou de l'avant-projet modificatif approuvé le cas échéant, selon les dispositions de l'article 8.

## ARTICLE 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 ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

Au regard du projet de tramway T7 dont le terminus doit s'insérer à terme dans le plan d'aménagement du secteur Mairie, tout impact du T7 sur le projet de pôle devra être traité conformément au présent article.

## **ARTICLE 8. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **8.1. Modalités de modification du coût de réalisation ou des délais**

#### **8.1.1. Dispositions en cas de dépassement du coût de réalisation en euros constants**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût de réalisation en euros constants ne peut être respecté, les maîtres d'ouvrage fournissent au STIF et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage selon les dispositions de l'article 8 de la présente convention et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif.

Au vu de ce rapport, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.2 portant sur le coût de réalisation initial de chaque maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et le STIF. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet Modificatif.

#### **8.1.2. Dispositions en cas de modification des délais**

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par le STIF aux membres du comité de suivi, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage coordinateur selon les dispositions de l'article 7 de la présente convention, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un Avant-Projet Modificatif. Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

### **8.1.3. Dispositions communes**

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation du STIF, notamment au titre de l'article 7 de la présente convention, le maître d'ouvrage coordinateur transmet au STIF l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (Avant-Projet Modificatif).

Le STIF instruit la demande du maître d'ouvrage coordinateur, approuve le cas échéant l'Avant-Projet Modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût de réalisation en euros constants pour l'opération,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en termes de :

- modifications de périmètre de maîtrise d'ouvrage,
- modifications de programme,
- augmentation du coût de réalisation initial et d'incidence sur la rémunération du maître d'ouvrage concerné,  
augmentation du délai initial,

## **ARTICLE 9. BILAN FINAL DE L'OPERATION**

### **9.1. Bilan physique et financier**

Les maîtres d'ouvrage établissent sous leur responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de leur périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment, par périmètre de maîtrise d'ouvrage :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent),
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- la nature et l'estimation des dépenses prévisionnelles totales restant à payer (contentieux, réclamations d'entreprise, finitions, garanties des aménagements paysagers, un état de la valeur des excédents de terrains ou bâtiments acquis et non nécessaires au strict fonctionnement de l'opération et pouvant donner lieu à un éventuel remboursement dans la limite des produits de cession effectivement constatés et des pourcentages des participations des parties au financement de l'opération),
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

### **10.3. Litiges**

Les éventuels litiges liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

### **10.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrage. Elles seront communiquées sous format papier et CD Rom aux fianceurs qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

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

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

### **10.5. Date d'effet de la convention**

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

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation au conseil du STIF.

Elle expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 11.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.9.2.

### **10.6. Mesures d'ordre**

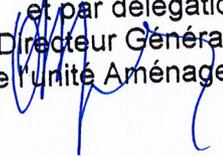
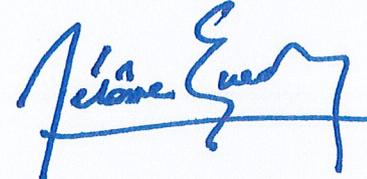
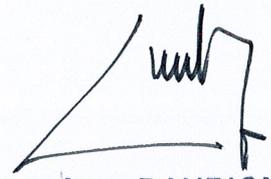
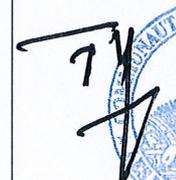
Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

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

La présente convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

21 MARS 2013

<p>Pour la Région d'Ile-de-France</p> <p><del>Pour le Président du Conseil Régional</del> Président d'Ile de France et par délégation Le Directeur Général Adjoint chargé de l'unité Aménagement Durable</p>  <p>Olivier MOULIN</p>	<p>Pour le Département de l'Essonne</p> <p>Jérôme GUEDJ Président du Conseil général</p> 	<p>Pour l'Etat</p> <p>Préfet de la Région d'Ile-de-France Préfet de Paris</p>  <p>Jean DAUBIGNY</p>
<p>Pour la SNCF – Gares &amp; Connexions</p> <p>Rachel PICARD Directrice Générale</p> 	<p>Pour Réseau Ferré de France</p> <p>Alain QUINET Directeur Général Délégué</p> 	<p>Pour la CALPE</p> <p>François GARCIA Président</p>  
<p>Pour la ville de Juvisy-sur-Orge</p> <p>Etienne CHAUFOUR Maire</p>  		<p>Pour le STIF</p> <p> Sophie MOUGARD Directrice Générale</p> <p>Pour la Directrice Générale et par délégation</p>  <p>La Secrétaire Générale Véronique HAMAYON-TARDE</p>

Liste des annexes

Annexe 1 : calendrier prévisionnel de l'opération

Annexe 2 : échancier des dépenses totales

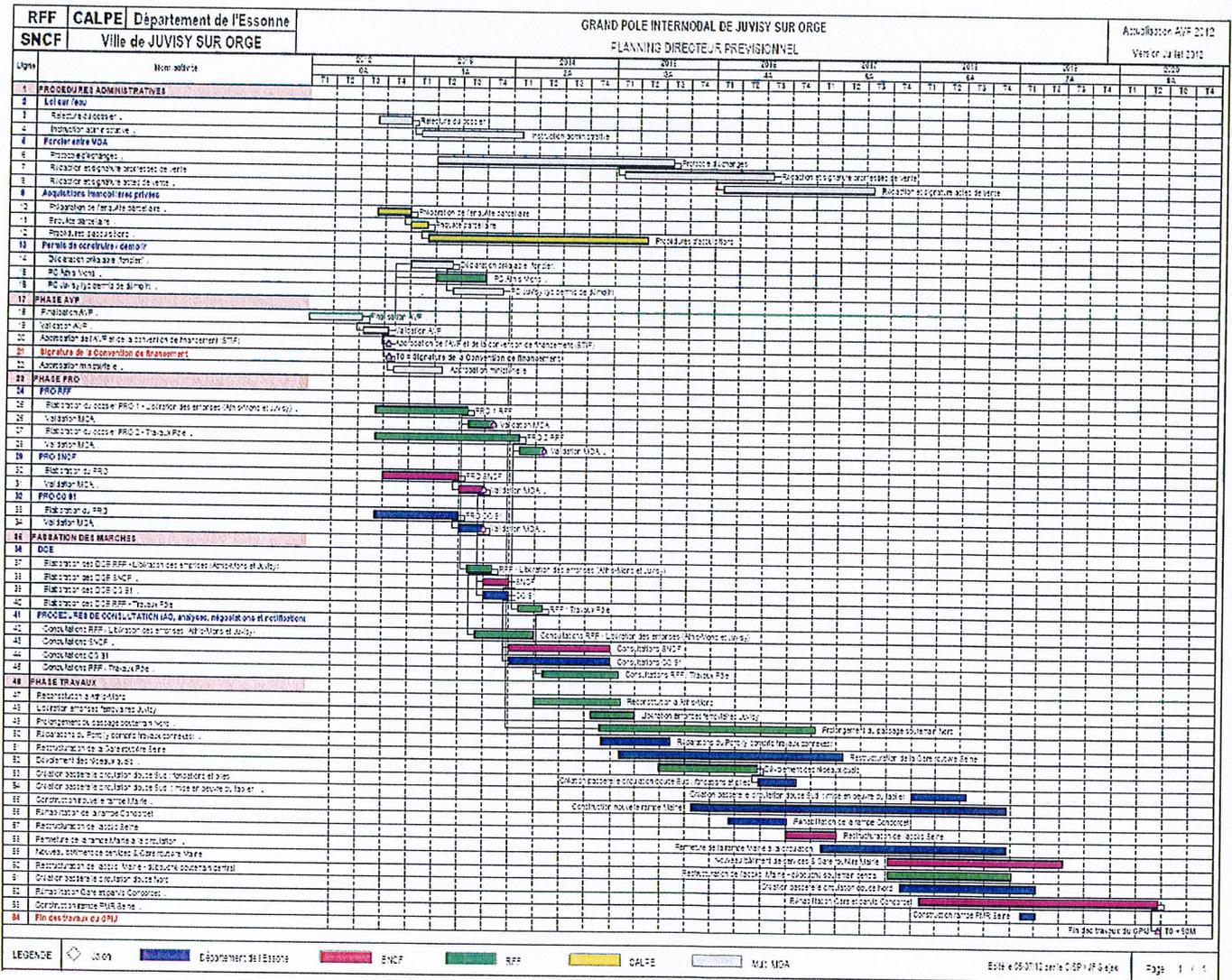
Annexe 3: échancier prévisionnel des dépenses par financeur

Annexe 4: échancier prévisionnel des dépenses par maître d'ouvrage

Annexe 5 : organigrammes nominatifs

# ANNEXE 1

## CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION



## ANNEXE 2

### ECHEANCIER PREVISIONNEL D'ICI A 2020

### DES DEPENSES TOTALES (HORS AVP)

[en k€ courants et en k€ constants aux CE 01/2008]

A titre prévisionnel non contractuel

	Dépenses Totales en k€									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
k€ Courant	1 379,99	3 767,32	9 343,38	20 033,07	25 310,43	19 443,51	22 202,21	14 895,32	10 399,66	126 779,88
k€ Constant aux CE 2008	1 183,45	3 136,43	7 620,44	15 995,41	19 575,63	14 588,54	15 982,59	10 401,21	7 107,30	95 591,00

## ANNEXE 3

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES PAR FINANCEUR

[en k€ courants et en k€ constants aux CE 01/2008]

Prévision de dépenses	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
	k€ constant CE 01/08									
ETAT	76,89	235,99	563,49	1 247,05	1 485,13	1 099,65	1 022,39	716,51	468,92	6 916,01
REGION	437,30	1 342,21	3 204,82	7 092,59	8 446,67	6 254,24	5 814,83	4 075,17	2 666,97	39 334,80
CG91	359,54	1 103,54	2 634,94	5 831,37	6 944,66	5 142,10	4 780,82	3 350,51	2 192,72	32 340,20
CALPE	22,08	192,47	178,90	199,20	273,48	261,21	338,54	351,09	183,01	2 000,00
RFF	58,85	147,13	844,51	1 499,23	1 618,40	882,76	367,82	411,81	169,49	6 000,00
SNCF	228,78	115,09	193,78	125,98	807,29	948,59	3 658,19	1 496,11	1 426,19	9 000,00
TOTAL	1 183,45	3 136,43	7 620,44	15 995,41	19 575,63	14 588,54	15 982,59	10 401,21	7 107,30	95591,00

Prévision de dépenses	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
	k€ courant									
ETAT	89,38	283,27	690,93	1 561,08	1 917,47	1 462,49	1 413,21	1 023,35	681,77	9 122,95
REGION	508,34	1 611,12	3 929,65	8 878,64	10 905,62	8 317,91	8 037,63	5 820,30	3 877,59	51 886,80
CG91	417,94	1 324,63	3 230,87	7 299,82	8 966,36	6 838,80	6 608,36	4 785,32	3 188,07	42 660,18
CALPE	25,89	233,95	224,33	248,71	353,06	347,32	469,04	506,84	267,52	2 676,66
RFF	67,68	174,05	1 029,30	1 881,91	2 092,59	1 175,55	504,50	581,89	246,59	7 754,05
SNCF	270,76	140,29	243,30	162,92	1 075,32	1 301,43	5 169,48	2 177,62	2 138,12	12 679,23
TOTAL	1 379,99	3 767,32	9 348,38	20 033,07	25 310,43	19 443,51	22 202,21	14 895,32	10 399,66	126 779,88

## ANNEXE 4

### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES PAR MAITRE D'OUVRAGE

[en k€ constants aux CE 01/2008 et en k€ courants]

Prévision Échéancier des dépenses - k€ constant : 01/01/08	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
<b>RFF k€</b>										40781,00
Dont contribution Etat	30,02	75,05	430,80	764,79	825,58	450,32	187,63	210,07	86,46	3060,73
Dont contribution RIF	170,75	426,86	2450,19	4349,73	4695,49	2561,18	1067,16	1194,79	491,75	17407,89
Dont contribution CG91	140,38	350,96	2014,49	3576,25	3860,53	2105,74	877,39	982,33	404,30	14312,38
Dont contribution RFF	58,85	147,13	844,51	1499,23	1618,40	882,76	367,82	411,81	169,49	6000,00
<b>SNCF k€</b>										17163,00
Dont contribution Etat	23,94	15,47	21,00	12,78	67,25	75,90	267,76	119,58	114,66	718,34
Dont contribution RIF	136,15	87,97	119,45	72,71	382,51	431,67	1522,87	680,11	652,14	4085,58
Dont contribution CG91	111,94	72,33	98,21	59,78	314,49	354,91	1252,07	559,17	536,18	3359,07
Dont contribution SNCF	228,78	115,09	193,78	125,98	807,29	948,59	3658,19	1496,11	1426,19	9000,00
<b>CG91 k€</b>										23835,50
Dont contribution Etat	13,61	36,57	15,31	459,34	563,67	548,26	484,77	244,95	171,05	2537,52
Dont contribution RIF	77,49	208,00	87,07	2612,50	3205,88	3118,23	2757,11	1393,13	972,85	14432,17
Dont contribution CG91	63,63	171,01	71,59	2147,94	2635,80	2563,74	2266,84	1145,40	799,85	11865,81
Dont contribution CALPE	5,36	14,41	6,03	181,02	222,13	216,06	191,04	95,53	67,41	1000,00
<b>CALPE k€</b>										7335,00
Dont contribution Etat	9,32	99,26	96,37	10,14	28,62	25,17	82,23	141,92	64,45	557,48
Dont contribution RIF	53,01	564,57	548,11	57,65	162,79	143,15	467,69	807,14	366,55	3170,67
Dont contribution CG91	43,59	464,17	450,65	47,40	133,85	117,70	384,52	663,61	301,37	2606,85
Dont contribution CALPE	16,72	178,06	172,87	18,18	51,34	45,15	147,50	254,57	115,61	1000,00
<b>Ville de Juvisy k€</b>										476,50
Dont contribution Etat	0	9,64	0	0	0	0	0	0	32,30	41,93
Dont contribution RIF	0	54,80	0	0	0	0	0	0	183,68	238,49
Dont contribution CG91	0	45,06	0	0	0	0	0	0	151,02	196,08

Prévision échantillon de dépenses - k€ courants	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
---	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

RFF k€										52 703,00
Dont contribution Etat	34,52	88,79	525,07	960,00	1 067,48	599,67	257,30	296,83	125,79	3 955,51
Dont contribution RIF	196,36	504,98	2 996,33	5 460,00	6 071,27	3 410,63	1 463,71	1 088,24	715,42	22 496,95
Dont contribution CG91	161,44	415,18	2 455,30	4 439,09	4 991,66	2 804,15	1 203,43	1 389,04	598,20	18 496,49
Dont contribution RFF	67,68	174,05	1 029,30	1 981,91	2 092,59	1 175,55	504,50	581,89	246,59	7 754,05

SNCF k€										24 135,19
Dont contribution Etat	29,33	18,85	26,37	16,53	89,58	104,13	378,37	174,05	171,90	1 008,12
Dont contribution RIF	161,13	107,24	149,97	94,63	509,51	592,24	2 152,00	989,91	977,68	5 733,71
Dont contribution CG91	132,47	88,17	123,31	77,31	418,91	486,93	1 769,33	313,39	803,83	4 714,13
Dont contribution SNCF	279,76	140,29	243,30	162,92	1 075,32	1 301,43	5 169,48	2 177,62	2 138,12	12 679,23

CG91 k€										39 282,12
Dont contribution Etat	15,49	42,89	18,49	571,44	722,27	724,16	661,29	345,91	239,05	3 340,96
Dont contribution RIF	88,11	243,91	195,16	3 250,66	4 167,89	4 118,64	3 761,01	1 967,36	1 359,59	19 061,73
Dont contribution CG91	72,44	200,54	86,46	2 672,13	3 377,42	3 386,25	3 092,22	1 617,52	1 117,82	15 622,80
Dont contribution CALPE	6,11	16,90	7,29	225,20	294,63	295,38	260,60	136,32	94,21	1 316,62

CALPE k€										9 975,90
Dont contribution Etat	11,03	121,00	121,00	13,11	38,15	34,53	116,20	206,56	96,62	758,20
Dont contribution RIF	62,74	688,19	688,18	74,55	216,96	196,40	660,90	1 174,79	549,53	4 312,24
Dont contribution CG91	51,58	565,82	565,80	61,30	178,38	161,43	543,38	965,89	451,81	3 545,43
Dont contribution CALPE	19,79	217,05	217,05	23,51	68,43	61,94	208,44	370,52	173,32	1 360,64

Ville de Juvisy k€										683,68
Dont contribution Etat	0,00	11,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,42	60,16
Dont contribution RIF	0,00	66,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	275,39	342,18
Dont contribution CG91	0,00	54,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	226,41	281,33



## ANNEXE 5

### ORGANIGRAMMES NOMINATIFS

#### Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge

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

Maîtrise d'ouvrage RFF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Chef de mission	Pascal Mabire	Jean-François Corbeau	Daniel Lasso
Directeur d'Opération / Chargée de Projet	Lise Nédélec		

Maîtrise d'ouvrage SNCF			
	Maître d'ouvrage	Maître d'ouvrage Délégué	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération / Directeur de projet	Direction Déléguée des Gares Transiliennes		

Maîtrise d'ouvrage Département de l'Essonne		
	Maître d'ouvrage	Maîtrise d'Œuvre
Directeur d'Opération / Directeur de projet	Direction des Déplacements Jérôme CUIROT	IOSIS ( EGIS)
Chef de Projet Ingénieur OA/Chargée de la MOE	Service Etudes et Grands Travaux Valérie LESNE	
	Marjannick COIFFARD	

2020

# Grand Pôle Intermodal Juvisy-sur-Orge

Avenant n°1 à la convention de  
financement relative à la réalisation  
de l'opération

**CONVENTION N°**





## TABLE DES MATIERES

<b><u>PRÉAMBULE .....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT .....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b><u>ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « CONTENU DE L'OPÉRATION » .....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b><u>ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT » .....</u></b>	<b><u>14</u></b>
<b><u>ARTICLE 4 – ENTRÉE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT .....</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b><u>ARTICLE 5 – REGLEMENT DES LITIGES.....</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b><u>ARTICLE 6 – DISPOSITIONS DIVERSES.....</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b><u>SIGNATAIRES.....</u></b>	<b><u>17</u></b>

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**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n°..... de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du .....,
- **Le département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil départemental ou son délégataire, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par la délibération n°..... du conseil départemental de l'Essonne en date du .....,
- **L'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre**, représenté par le Président de l'établissement public, dûment mandaté par délibération n°..... en date du .....,
- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 500 000 000 €, anciennement dénommé « Réseau Ferré de France » et renommé « SNCF Réseau » aux termes de l'article 25 II de la loi numéro 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, publiée au Journal Officiel de la République Française numéro 0179 du 5 août 2014 page 12930, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifié au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représenté par Monsieur Guillaume MARBACH, Directeur Général Ile-de-France, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares et Connexions (G&C)**, SA au capital social de 77 292 590 euros, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 507 523 801 dont le siège social est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013) se substituant à SNCF Mobilités pour l'ensemble du présent avenant, conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ,qui prévoient en son article 18 le transfert par l'EPIC SNCF Mobilité à la société SNCF Gares & Connexions, des biens, droits et obligations attachés aux activités de gestion des gares de voyageurs, relevant du périmètre de ses comptes dissociés relatifs à la direction autonome chargée de la gestion des gares de voyageurs à la date du 31 décembre 2019, ainsi que les autorisations de toute nature qui y sont liées, représentée par le Directeur Général de Gares & Connexions, dûment habilité à signer la présente convention,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 500 000 000 €, anciennement dénommé « Réseau Ferré de France » et renommé « SNCF Réseau » aux termes de l'article 25 II de la loi numéro 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, publiée au Journal Officiel de la République Française numéro 0179 du 5 août 2014 page 12930, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifié au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représenté par Monsieur Guillaume MARBACH, Directeur Général Ile-de-France, Dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares et Connexions (G&C) SA au capital social de 77 292 590 euros**, immatriculé au RCS de Paris sous le numéro 507 523 801 dont le siège social est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013) se substituant à SNCF Mobilités pour l'ensemble du présent avenant conformément aux dispositions de l'article 18 de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019, représentée par le Directeur Général de Gares & Connexions, dûment habilité à signer la présente convention,
- **Le département de l'Essonne**, représenté par le président du conseil départemental ou son

déléataire, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par la délibération n°..... du conseil départemental de l'Essonne en date du .....,

- **L'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre**, représenté par le président de l'établissement public, dûment mandaté par délibération n°..... en date du .....,
- **La ville de Juvisy-sur-Orge**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n°..... en date du .....,

Ci-après désignés « **les maîtres d'ouvrage** », « **les bénéficiaires** »,

**En troisième 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 Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°..... du .....,

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

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 la commande publique ;

**Vu** la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

**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° 2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

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

**Vu** le décret le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de « SNCF Réseau » ;

**Vu** le décret n° 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

**Vu** le contrat de plan État – Région 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;

**Vu** le contrat particulier région Île-de-France – département de l'Essonne 2007-2013 signé le 12 avril 2008 ;

**Vu** la convention particulière transports 2011-2013 entre l'État et la Région Île-de-France, signé le 26 septembre 2011 ;

**Vu** l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 adoptant le projet de contrat de plan État-Région 2015-2020 ;

**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, 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 signé le 7 février 2017 par l'Etat et la Région ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation de son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

**Vu** le schéma de principe de l'opération « grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge » approuvé par le conseil du STIF le 13 mai 2005 ;

**Vu** le dossier d'enquête publique approuvé par le conseil du STIF le 13 décembre 2006 ;

**Vu** la déclaration de projet approuvée par le conseil du STIF le 12 décembre 2007 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 22 février 2008, déclarant le projet d'utilité publique ;

**Vu** la convention de financement relative à la réhabilitation de l'ouvrage de la RD29 à hauteur du pôle de Juvisy-sur-Orge approuvé par la commission permanente de la région Île-de-France du 7 juillet 2011 et par la commission permanente du département de l'Essonne le 19 septembre 2011 ;

**Vu** le dossier d'avant-projet approuvé par le comité des engagements de RFF le 09/10/2012 et par le conseil d'administration de la SNCF le 08/10/2012 ;

**Vu** l'avant-projet approuvé par le Conseil du STIF le 10 octobre 2012 ;

**Vu** la convention de financement relative à la réalisation de l'opération du grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge notifiée le 21 mars 2013 ;

**Vu** la convention de maîtrise d'ouvrage unique entre le département de l'Essonne et Île-de-France Mobilités pour la réalisation des locaux techniques liés au prolongement du tramway T7 notifiée le 31 août 2018 ;

**Vu** la délibération n°..... de la commission permanente du conseil régional du .....

**Vu** la délibération n°..... de la commission permanente du conseil départemental de l'Essonne du .....

**Vu** la délibération n°..... du conseil territorial de l'établissement public territorial de Grand Orly Seine Bièvre du .....

**Vu** la délibération n°..... du conseil municipal de Juvisy-sur-Orge du .....

**Vu** la délibération n°..... du conseil d'Île-de-France Mobilités du .....

Il est précisé et convenu ce qui suit :

## Préambule

Traversée quotidiennement par plus de 100 000 voyageurs, le projet de grand pôle intermodal (GPI) de Juvisy-sur-Orge s'inscrit dans la politique régionale d'adaptation et de modernisation des pôles d'échanges multimodaux.

Cette gare et ses abords présentaient de nombreux dysfonctionnements générés en grande partie par l'absence d'évolution au regard de l'accroissement continu du nombre de voyageurs et par son éclatement physique en trois sites distincts avec trois points d'entrées dans la gare (« Mairie », « Seine » et « Condorcet ») et trois gares routières induisant des cheminements longs, pénibles et peu lisibles.

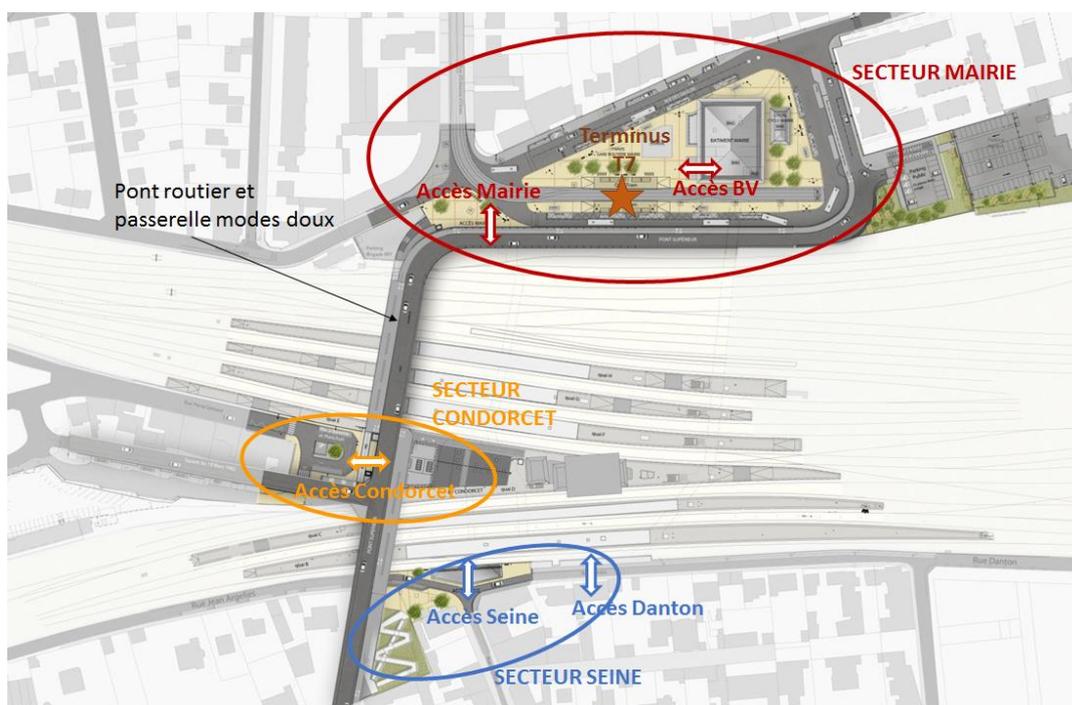


Figure 1 : Organisation spatiale du projet de pôle de Juvisy

Les principaux aménagements réalisés ont consisté à :

- créer un nouveau bâtiment voyageurs (BV) avec le réaménagement du parvis et de la gare routière côté Mairie ;
- construire une passerelle pour piétons et vélos contiguë au pont routier reliant les quartiers ;
- démolir / reconstruire la rampe du pont routier côté Mairie ;
- réhabiliter le pont routier (RD29) ;
- prolonger le souterrain nord pour déboucher vers le nouveau BV Mairie ;
- réhabiliter les souterrains existants et la salle d'échanges ;
- réaménager le hall Condorcet et le parvis ;
- réaménager l'accès Seine et le parvis ;
- réaménager la gare routière Seine ;
- créer des locaux destinés aux transporteurs routiers ;
- créer 3 locaux vélos sécurisés.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique en février 2008 et a fait l'objet depuis :

- **d'un Avant-Projet administratif** approuvé au conseil du syndicat des transports d'Île-de-France du 10 octobre 2012 (délibération n° 2012/287) ;

- **d'une convention de financement travaux** approuvée au même conseil pour un montant de 95,591 M€ (HT) aux conditions économiques de janvier 2008 soit 126,779 M€ courants.

Les travaux préparatoires du réaménagement du pôle ont été amorcés dès 2014 et se répartissent entre cinq maîtrises d'ouvrage distinctes : SNCF Mobilités (Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020), SNCF Réseau, le département de l'Essonne, l'établissement public territorial (EPT) Grand Orly Seine Bièvre et la ville de Juvisy-sur-Orge. La coordination de l'ensemble est assurée par SNCF Mobilités (Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020).

Pendant toute la phase de réalisation, les maîtres d'ouvrage ont engagé un important travail avec les riverains et les associations, notamment au regard des nuisances liées au chantier. Des réunions publiques annuelles ont été organisées pour présenter l'avancement des travaux. Cette étroite association a largement contribué au bon déroulement des travaux et à une bonne appropriation du projet par les habitants du quartier et les usagers du pôle.

Le coût total du pôle multimodal est estimé à **97 M € HT** (CE 01/2008) incluant les études projet, les acquisitions foncières et les travaux. Cette opération est financée par la Convention particulière transports 2011-2013 entre l'État et la Région et le contrat particulier Région – Département 2007-2014 (CPRD).

En 2019, des modifications au programme initial ont conduit à la réalisation d'un avant-projet modificatif conformément aux dispositions de l'article 7 de la convention de financement. Ce dernier a été validé en conseil du syndicat des transports d'Île-de-France le 19 octobre 2019.

Ces évolutions concernent :

- (1) la modification du bâtiment voyageurs Mairie** (sous MOA SNCF Mobilités - Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020) liée à un programme de valorisation foncière visant à proposer plus de commerces et de services aux usagers et à la population locale. Cette évolution de programme est sans impact sur le coût global de l'opération du grand pôle intermodal de Juvisy. Les financements nécessaires proviennent d'un programme ad-hoc au titre du contrat liant Ile-de-France Mobilités à SNCF Mobilités - Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (composante valo-services du PQI).
- (2) le réaménagement de la gare routière Seine** (MOA EPT Grand Orly Seine Bièvre) : initialement, ces travaux étaient liés au projet du département de l'Essonne de création d'une liaison « bords de Seine » en lien avec les projets urbains de la ZAC. Suite à l'abandon du projet départemental d'un commun accord entre la ville et le département, le département n'a plus vocation à assurer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux. Des adaptations sont rendues nécessaires pour tenir compte du transfert de la maîtrise d'ouvrage du département vers l'EPT et de l'élargissement du périmètre d'intervention jusqu'à la rue Jean Danaux. Le présent avenant à la convention de financement initial permet de régulariser le transfert de maîtrise d'ouvrage et les financements associés. Le calendrier de réalisation est également recalé par rapport à l'AVP initial.
- (1) la pérennisation de l'accès Danton** (MOA SNCF Réseau, SNCF Mobilité – Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 – et MOA EPT Grand Orly Seine Bièvre), prévu initialement comme provisoire dans le programme initial pour pallier à la fermeture de l'accès Seine. La bascule entre ces deux accès s'est opérée en juin 2016. L'ouverture de l'accès Seine a eu lieu le 4 mai 2017. Il a toutefois été décidé de maintenir ouvert l'accès provisoire Danton car cet accès reste très utilisé par les usagers. Il donne une autre alternative en proposant un cheminement plus fluide vers les quais du RER C via le passage souterrain nord. Sa mise en accessibilité par l'installation d'un ascenseur sera traitée dans un second temps avec des financements au titre du SDA. L'adaptation de la voirie n'est pas incluse dans le programme du GPI et sera réalisée par le bloc local. Le positionnement exact de l'ascenseur est encore en cours d'étude par SNCF Réseau. Cette évolution de programme est sans impact sur le coût global de l'opération du grand pôle intermodal de Juvisy.

Pour l'année 2020, des travaux de fin d'opération devront être réalisés en vue de la mise en service complète du pôle.

Ces travaux concernent :

- **la gare routière Seine** : travaux prévus pour le 2<sup>nd</sup> semestre 2020 (cf. zoom détaillé ci-dessous) ;
- **la fin des travaux de réaménagement des secteurs Condorcet et Mairie** :
  - o restructuration du bâtiment voyageurs Condorcet ;
  - o réaménagement du parvis et de la Place Banette et Planchon ;
  - o aménagement du parking Brigade et mise en place d'un bassin de rétention

L'inauguration du pôle a eu lieu le 26 novembre 2019, à l'occasion de l'ouverture du nouveau bâtiment voyageurs côté Mairie. La finalisation complète des travaux, après réception et levée des réserves, est prévue pour fin 2020. La durée prévisionnelle de réalisation globale des travaux et des procédures inscrite dans la convention de financement initiale était de 93 mois. Même si la gare rénovée sera livrée et mise en service dans le respect du calendrier initial, les travaux concernant la réhabilitation de la gare routière Seine obligent à modifier, dans le cadre du présent avenant, la durée de réalisation des travaux mentionnée dans l'article 2.6 de la convention de financement initiale pour la prolonger à **102 mois**, à compter de la notification de la convention de financement n°12DPI028.

Le présent avenant n'a pas vocation à clôturer l'opération et, par conséquent, la réalité des coûts et la confirmation de l'estimation à terminaison (EAT) de l'opération ne seront pas présentées à ce stade. Un audit financier viendra, une fois les travaux totalement achevés, vérifier les bonnes applications des dispositions conventionnelles et, éventuellement, de valider les subventions à verser au titre de l'actualisation.

La convention de financement notifiée le 21/03/2013, modifiée par son avenant n°1, est ci-après désignée « la convention de financement initiale modifiée ».

Les montants du présent avenant sont exprimés en hors taxe (HT).

### ***Zoom sur la rénovation et le réaménagement de la gare routière Seine***

Initialement, le réaménagement de la gare routière Seine dans le cadre du GPI avait été confié au département de l'Essonne par le biais d'une convention de maîtrise d'ouvrage unique entre l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre, la ville de Juvisy-sur-Orge et le département car cet aménagement s'inscrivait dans un contexte de plusieurs projets en interface, en lien fort avec l'axe départemental.

La réalisation de la liaison départementale au niveau des quais de Seine à Juvisy-sur-Orge impliquait le déplacement et le réaménagement de la gare routière, côté Seine, et par conséquent la modification du parc de stationnement. Le principe de l'itinéraire départemental à travers la ZAC de Juvisy et le long des quais de Seine ayant finalement été abandonné en 2015 d'un commun accord entre la ville et le département, le projet de réaménagement de la « Tête de pont » a lui aussi été suspendu.

Cette évolution n'entraîne pas de modification notable par rapport aux objectifs du programme initial mis à part l'abandon de la création d'un nouveau souterrain piéton lié au réaménagement de la tête de pont. L'ancien souterrain pourra être conservé et rénové. Le périmètre d'intervention doit être étendu à la rue Jean Danaux, auparavant traitée avec la liaison Bords de Seine et le projet « Tête de pont ».

Le département de l'Essonne n'ayant plus vocation à être pilote sur cette partie du projet, la maîtrise d'ouvrage est restituée à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre dans le cadre d'un avenant à la convention de MOA unique liant le département de l'Essonne et l'EPT, et du présent avenant à la convention de financement initiale du GPI.

Le coût relatif aux travaux de réaménagement de la gare routière Seine réalisés par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre est légèrement supérieur au montant transféré du département à l'EPT dans le cadre du présent avenant à la convention de financement initiale. Le montant transféré est de 853 460 € aux conditions économiques de janvier 2008 et il correspond au chiffrage des prestations issu du marché de travaux passé par le département (tranche optionnelle non affermie). Afin de réaliser les travaux de réaménagement de la gare routière Seine, l'EPT accepte le principe d'apporter les financements complémentaires. Toutefois l'équilibre financier sera réalisé au moment de la cession de la parcelle AI 149 située au 80 rue Jean Argeliès à Juvisy-sur-Orge (acquisition réalisée par l'EPT dans le cadre du GPI).

Les détails du programme et du coût de l'opération sont présentés dans l'AVP modificatif de 2019.

Les travaux de la gare routière sont estimés à 1 152 500 € HT en CE 01/2008. Ils comprennent notamment l'ensemble des réaménagements de voirie pour la gare et ses accès sur environ 4500m<sup>2</sup>, la création d'un bassin de rétention des eaux pluviales, la modernisation de l'éclairage public, la création de feux tricolore sur le quai Jean Pierre Timbaud, les compléments de plantations et la construction d'un local pour les transporteurs.

Le réaménagement du parking Danaux, estimé à 347 500 € HT en CE 01/2008, comprend pour sa part la réorganisation des accès, la réfection des bordures, îlots, tapis et marquage, la modernisation de l'éclairage et les plantations sur une surface d'environ 4000m<sup>2</sup>.

Soit un montant total estimé des travaux pour l'aménagement de la gare routière et du parking de 1 500 000 € HT en CE 01/2008, environ 1 864 366,90 € HT courants à fin de chantier.

La durée globale des travaux est estimée à 4 mois ½ (hors local transporteurs) avec une livraison complète prévue fin décembre 2020.

## ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de :

- mettre en conformité avec l'AVP modificatif le périmètre technique et financier acté dans la convention de financement initiale en modifiant les caractéristiques techniques ainsi que les coûts d'objectif sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage du département de l'Essonne et de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre ;
- de prolonger la durée de réalisation des travaux engagés.

Par conséquent, le présent avenant modifie les **articles 2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.6, 4.2.7, 4.6 et 4.7** de la convention de financement initiale.

## ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « CONTENU DE L'OPÉRATION »

*La dernière phrase de l'article 2.1 « Description du projet » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacée par :*

Un calendrier général de réalisation est annexé à la présente convention (annexe 1). Les travaux ont démarré dès août 2014 et ils s'achèveront fin 2020.

*Le paragraphe « Description du périmètre du Département de l'Essonne » de l'article 2.3 « Description des périmètres de maîtrise d'ouvrage » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :*

### **Description du périmètre Département de l'Essonne**

Les travaux et les ouvrages réalisés sous périmètre du département de l'Essonne sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant-projet approuvé par délibération de l'Assemblée départementale en date du 24 septembre 2012. Un avant-projet modificatif validé par le conseil du syndicat des transports d'Île-de-France du 19 octobre 2019 a entériné le nouveau programme de réaménagement de la gare routière Seine. La maîtrise d'ouvrage sera transférée à l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre.

Dans le détail, le département assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux suivants :

- la rue des Gaulois,
- la réhabilitation du pont routier existant (y compris travaux connexes),
- la démolition et la reconstitution de la rampe côté Mairie,
- la réhabilitation de la rampe Monttessuy.

Et pour le compte de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre (conduit sous couvert d'une convention de MOA unique) :

- la réhabilitation de la rampe Condorcet,
- le local cycle côté Seine,
- la passerelle « circulations douces » et ses abords comprenant :
  - côté Mairie : escalier rampe PMR – ascenseur et leurs accès,
  - côté Condorcet : escalier – ascenseur et leurs accès,
  - côté Seine : escalier – rampe PMR et leur accès dont le parvis.

Et pour le compte d'Ile-de-France Mobilités (conduit sous couvert d'une convention d'une MOA unique) :

- le poste de redressement destiné au prolongement du tramway T7.

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4.

*Le paragraphe « Description du périmètre CALPE » de l'article 2.3 « Description des périmètres de maîtrise d'ouvrage » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :*

### **Description du périmètre de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre**

Les travaux et les ouvrages réalisés sous périmètre de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre sont décrits dans le dossier de synthèse de l'avant-projet approuvé par le conseil communautaire de la communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) le 27 septembre 2012. Un avant-projet modificatif validé par le conseil du syndicat des transports d'Ile-de-France du 19 octobre 2019 a entériné le nouveau programme de réaménagement de la gare routière Seine. La maîtrise d'ouvrage du réaménagement de la gare routière Seine sera transférée à l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre.

Dans le détail, l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux suivants :

- la nouvelle gare routière et le carrefour Estienne d'Orves rue des Gaulois,
- les emprises de la future station terminus de tramway,
- le parvis Mairie,
- le local vélo sécurisé côté Mairie,
- le parvis Condorcet,
- le local destiné au transporteur Daniel Meyer,
- le local vélo sécurisé côté Condorcet,
- le parvis Seine,
- les équipements de signalétique sur le domaine public,
- la gare routière provisoire secteur Mairie pendant la réalisation des travaux,
- l'aménagement de la gare routière Seine, le local transporteur, le bassin de rétention et de dépollution de la gare routière, l'éclairage et la signalétique, sécurisation des traversées piétonnes.

Les acquisitions foncières comme indiqué dans le chapitre 2.4.

*L'article 2.4 « Description des acquisitions foncières » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est complété par l'ajout d'un nouveau paragraphe après le paragraphe « cessions entre partenaires du pôle » :*

#### **▪ Cession de la parcelle AI 149**

Dans le cadre du programme de travaux du GPI, l'EPT a procédé à l'acquisition suivante :

- Parcelle AI 149 située au 80 rue Argeliès à Juvisy-sur-Orge
- Surface géographique : 1566m<sup>2</sup>
- Contenance cadastrale : 1525m<sup>2</sup>
- Surface utile au projet GPI : env. 110m<sup>2</sup>

Cette acquisition réalisée par l'EPT en 2015 pour un montant de 600 000 € financée dans le cadre du GPI n'est pas traitée dans le protocole foncier qui lie l'ensemble des maîtres d'ouvrage du projet. L'EPT n'ayant pas vocation à rester propriétaire de cette parcelle, cette dernière devra être revendue. Le prix de la revente, après déduction des charges d'intérêts supportées par l'EPT et des financements complémentaires apportés au titre du réaménagement de la gare routière Seine, sera intégré comme recette de l'opération et viendra en déduction de la part des subventions restant à

verser par l'Etat, la Région et le département de l'Essonne ainsi que la part de la contribution de l'EPT au titre de la présente opération.

Les charges d'intérêts prendront en compte les éléments suivants :

- Frais financiers supportés par l'EPT au prorata temporis entre la date d'acquisition de la parcelle et sa date de cession sur la base du taux moyen annuel des emprunts souscrits par la CALPE en 2015 ;
- Les impôts, taxes et redevances payés ou exigible au titre de la propriété de la parcelle du 80 rue Argeliès et n'ayant pas été pris en compte au titre de l'opération GPI.

Dans l'hypothèse où la revente de la parcelle n'aurait pu être réalisée au moment du bilan de l'opération GPI, une estimation des Domaines sera réalisée et sa date et son montant feront foi pour calculer les montants à reverser à l'opération par l'EPT.

*L'article 2.5 « Prise en compte du projet du tramway T7 » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 par l'ajout d'un dernier paragraphe :*

Etant donné le retard pris dans la réalisation du prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge, des travaux non prévus dans le cadre du GPI ont été réalisés par le département de l'Essonne à la demande d'Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du prolongement du tramway T7, dans le but de limiter les coûts frustratoires.

Les équipements réalisés par le département de l'Essonne sont les suivants :

- Intégration d'un réseau multitubulaire (chambres, tracés, profondeurs, batteries et fourreaux pour courants forts /faibles, réservations). La plus-value liée à ces travaux supplémentaires est de 123 252 € courants HT (CE 2019).

Les travaux supplémentaires pris en charge par SNCF Mobilités (Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020) :

- La déviation de réseaux divers pour un montant de 17 729,70 € HT ;
- L'abaissement des bordures de tramway afin d'éviter la création d'une marche isolée sur le parvis pour un montant de 7 341 € HT ;
- La modification de la multitubulaire pour un montant de 2 328 € HT ;
- La mise en place de GBA béton en entrée/sortie des bandes de tramway afin d'éviter les intrusions de véhicules sur le parvis pour un montant de 2 540 € HT ;
- Le renforcement de la structure du bassin de rétention du parking Brigade pour permettre la circulation de poids lourds pour un montant de 55 000 € HT.

A cela s'ajoute des frais de maîtrise d'œuvre de 10%, soit 8 270 € HT.

Par conséquent en intégrant les moins-values suite à la non réalisation des travaux de pose de la signalisation T7 et des bordures sur la voirie (soit au total une moins-value globale de - 2 237,95 € HT), le montant global de travaux pris en charge par SNCF Mobilités (Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020) s'élève à 90 970,83 € HT.

De plus, à la demande d'Île-de-France Mobilités (ex-STIF), la prise en charge de l'étude d'une variante du terminus du T7 côté Condorcet par SNCF Mobilités (Gares & Connexions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020) s'élève à 23 112 € HT.

Ainsi, le montant total des dépenses engendrées par le T7, non financées par le GPI et hébergées par SNCF Gares & Connexions s'élève à 114 082,83 € HT CE courants.

Les modalités de prise en charge de ces travaux seront définies avec l'ensemble des partenaires et des financeurs du prolongement du tramway T7. Ils n'ont pas vocation à être intégrés dans le cadre du financement du GPI Juvisy-sur-Orge.

L'article 2.6 « Durée de réalisation des études projet, des acquisitions foncières et des travaux » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

La durée de réalisation des études de projet, des acquisitions foncières et des travaux est de **102 mois** selon le calendrier prévisionnel de l'opération figurant en annexe 1.

### **ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT »**

L'article 4.2.3 « Coût de réalisation du Département de l'Essonne » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

#### **4.2.3 Coût de réalisation du département de l'Essonne**

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de **28,964 M€ HT (CE 01/2008)**. Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 38,414 M€ HT.

L'article 4.2.4 « Coût de réalisation de la CALPE » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

#### **4.2.4 Coût de réalisation de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre**

Le coût prévisionnel de réalisation du maître d'ouvrage rattaché aux périmètres définis aux articles 2.3 et 3.2 est de **8,206 M€ HT (CE 01/2008)**. Le coût prévisionnel de réalisation en euros courants s'élève à 10,843 M€ HT.

L'article 4.2.6 « Tableau de synthèse de répartition des coûts de réalisation par maître d'ouvrage » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

#### **4.2.6 Tableau de synthèse de répartition des coûts de réalisation par maître d'ouvrage**

Les coûts des études projet, acquisitions foncières et travaux, objet de la présente convention, rattachés aux périmètres de maîtrise d'ouvrage défini à l'article 3.2, s'établissent comme suit :

<b>Maîtres d'ouvrage</b>	<b>Coûts en € constants (CE 01/2008)</b>	<b>Coûts en € courants</b>
SNCF Mobilités	17 163 000	24 135 000
SNCF Réseau	40 781 000	52 703 000
Département de l'Essonne	28 964 171	38 414 076
EPT GOSB	8 206 329	10 842 924
Ville de Juvisy-sur-Orge	476 500	683 700
<b>TOTAL</b>	<b>95 591 000</b>	<b>126 778 700</b>

L'article 4.2.7 « Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

#### **4.2.7 Coûts de réalisation détaillés par maître d'ouvrage**

Chacun des maîtres d'ouvrage fournit une estimation en euros constants et courants des postes nécessaires pour mener à bien les études projet, acquisitions foncières et travaux :

Postes de dépenses	SNCF Mobilités	SNCF Réseau	Département de l'Essonne	EPT GOSB	Ville de Juvisy
Etudes déjà engagées	0	0	683 000	0	0
Travaux	12 571 000	31 899 000	23 562 540	4 720 460	89 000
Coordination	970 000	0	0	0	0
Frais de MOA	624 000	1 747 000	676 497	197 754	14 000
Frais de MOE	1 647 000	3 946 000	2 073 131	616 455	15 000
Foncier	94 000	9 000	203 000	2 435 000	356 000
Provision pour aléas et imprévus	1 257 000	3 180 000	1 766 003	236 660	5 000
<b>TOTAL en € constants</b>	<b>17 163 000</b>	<b>40 781 000</b>	<b>28 964 171</b>	<b>8 206 329</b>	<b>476 500</b>
<b>TOTAL en € courants</b>	<b>24 135 000</b>	<b>52 703 000</b>	<b>38 414 076</b>	<b>10 842 924</b>	<b>683 700</b>

L'article 4.6 « Financement du Périmètre du CG91 » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

#### 4.6 Financement du périmètre du département de l'Essonne

Le montant du périmètre du département de l'Essonne à financer est de 28,964 M€ en euros constants aux CE 01/2008, soit environ 38,414 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.8.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre du département de l'Essonne est la suivante :

Euros constants CE 01/2008	Etat	Région	CD91	EPT GOSB	TOTAL
<b>CPRD + CPT + autres financements (M€)</b>	2 460 847	13 996 068	11 507 256	1 000 000	<b>28 964 171</b>
<b>Clé Juvisy (hors SNCF Réseau et SNCF Mobilités)</b>	8,80%	50,05%	41,15%		<b>100,00%</b>
<b>Clé CPRD, CPT et EPT GOSB (théorique)</b>	8,50%	48,37%	39,78%	3,35%	<b>100,00%</b>

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CD91	EPT GOSB	TOTAL
<b>CPRD + CPT + autres financements (M€)</b>	3 267 194	18 582 166	15 277 844	1 286 872	<b>38 414 076</b>
<b>Clé Juvisy (hors SNCF Réseau et SNCF Mobilités)</b>	8,80%	50,05%	41,15%		<b>100,00%</b>

L'article 4.7 « Financement du Périmètre CALPE » de la convention de financement initiale modifiée par son avenant n°1 est remplacé par :

#### 4.7 Financement du périmètre de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre

Le montant du périmètre de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre à financer est de 8,206 M€ en euros constants aux CE 01/2008, soit environ 10,843 M€ courants suivant les hypothèses d'actualisation de l'article 4.2.8.

La répartition des contributions des financeurs pour le périmètre de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre est la suivante :

Euros constants CE 01/2008	Etat	Région	CD91	EPT GOSB	TOTAL
<b>CPRD + CPT + autres financements (M€)</b>	634 157	3 606 768	2 965 404	1 000 000	<b>8 206 329</b>
<b>Clé Juvisy (hors SNCF Réseau et SNCF Mobilités)</b>	8,80%	50,05%	41,15%		<b>100,00%</b>
<b>Clé CPRD, CPT et EPT GOSB (théorique)</b>	7,60%	43,23%	35,54%	13,63%	<b>100,00%</b>

Soit en euros courants :

Euros courants	Etat	Région	CD91	EPT GOSB	TOTAL
<b>CPRD + CPT + autres financements (M€)</b>	824 123	4 687 199	3 853 711	1 477 891	<b>10 842 924</b>
<b>Clé Juvisy (hors SNCF Réseau et SNCF Mobilités)</b>	8,80%	50,05%	41,15%		<b>100,00%</b>

#### **ARTICLE 4 – ENTRÉE EN VIGUEUR ET VALIDITE DE L'AVENANT**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par lettre recommandée envoyée avec accusé de réception par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des parties.

Le présent avenant tient compte des dépenses réalisées à compter de la date d'approbation de la convention initiale en commission permanente de la Région Ile-de-France, soit le 11/10/2012.

#### **ARTICLE 5 – REGLEMENT DES LITIGES**

Les parties s'engagent à rechercher un règlement amiable à tout différend résultant de l'interprétation, de l'exécution, de la validité et des conséquences du présent avenant.

Tout litige qui n'aura pu être réglé à l'amiable sera porté devant le tribunal compétent.

#### **ARTICLE 6 – DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la convention de financement initiale non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°1 demeurent inchangées et applicables de plein droit.

## SIGNATAIRES

Avenant n°1 établi en 8 exemplaires originaux.

Date de notification du présent avenant n°1 :

<p><b>Pour l'État,</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour la région Île-de-France,</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour le département de l'Essonne,</b></p> <p>Date et signature</p>
<p><b>Pour l'EPT Grand Orly Seine Bièvre,</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour la ville de Juvisy-sur-Orge,</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour SNCF Réseau,</b></p> <p>Date et signature</p>
<p><b>Pour SNCF Gares &amp; Connexions,</b></p> <p>Date et signature</p>	<p><b>Pour Île-de-France Mobilités,</b></p> <p>Date et signature</p>	

