



Etablissement
Public Territorial

Séance ordinaire du conseil territorial du 17 novembre 2020
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DÉLIBÉRATION n°2020-11-17_2083

Cofinancement Tram9
Convention de réalisation n°4

L'an deux mille vingt, le 17 novembre à 19h15 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 11 novembre 2020. Conformément à l'article 6 de la loi n°2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire, la séance se déroule sans public, le caractère public de la séance étant respecté par sa retransmission en direct sur le site internet de l'EPT. Le quorum est ramené à un tiers des membres, chaque élu pouvant détenir deux pouvoirs.

Ville	Nom	Présent	A donné pouvoir à	Votes
Villejuif	Mme ABDOURAHAMANE Rakia	Représenté	Mme LEYDIER	P
Vitry-sur-Seine	M. AFFLATET Alain	-		-
Gentilly	M. AGGOUNE Fatah	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	Mme AMKIMEL Saloua	Représentée	M. VIC	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme AZZOUG Anissa	Représentée	Mme LABROUSSE	P
Vitry-sur-Seine	M. BELL-LLOCH Pierre	Présent		P
Orly	Mme BEN CHEIKH Imène	Présente		P
Vitry-sur-Seine	M. BENBETKA Abdallah	Représenté	Mme KABBOURI	P
Juvisy-sur-Orge	M. BENETEAU Sébastien	Représenté	Mme BENSARSA REDA	P
Vitry-sur-Seine	M. BEN-MOHAMED Khaled	Représenté	Mme KABBOURI	P
Juvisy-sur-Orge	Mme BENSARSA REDA Lamia	Présente		P
Viry-Chatillon	M. BERENGER Jérôme	Représenté	M. VILAIN	P
Savigny-sur-Orge	Mme BERNET Lydia	Présente		P
Thiais	M. BEUCHER Daniel	Présent		P
Chevilly-Larue	Mme BOIVIN Régine	Représentée	Mme DAUMIN	P
Le Kremlin-Bicêtre	M. BOUFRAINE Kamel	Représenté	M. LAURENT	P
Cachan	Mme BOUGLET Maëlle	Représentée	M. BOURDON	P
Vitry-sur-Seine	M. BOURDON Frédéric	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. BOUYSSOU Philippe	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M. BRIEY Ludovic	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	Mme CABILLIC Kati	Représentée	M. GAUDIN	P
Fresnes	Mme CHAVANON Marie	Représentée	Mme VALA	P
Athis-Mons	M. CONAN Gautier	Représenté	Mme BERNET	P
Chevilly-Larue	Mme DAUMIN Stéphanie	Présente		P
Cachan	Mme DE COMARMOND Hélène	Représentée	M. VIELHESCAZE	P
L'Haÿ-les-Roses	M. DECROUY Clément	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M. DEFREYMONT Jean-Marc	Présent		P
Arcueil	Mme DELAHAIE Carine	Représentée	M. AGGOUNE	P
Thiais	M. DELL'AGNOLA Richard	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	M. DELORT Daniel	Représenté	M. GAUDIN	P
Vitry-sur-Seine	Mme DEXAVARY Laurence	Représentée	M. BOURDIN	P
Yvry-sur-Seine	Mme DORRA Maryse	Représentée	M. MARCHAND	P
Morangis	M. DUFOUR Jean-Marc	Présent		P
Savigny-sur-Orge	Mme DUPART Agnès	Représentée	M. BRIEY	P
Vitry-sur-Seine	Mme EBODE ONDOBO Bernadette	Représentée	Mme LABROUSSE	P
Villejuif	M. GARZON Pierre	Représenté	Mme LEYDIER	P
Villeneuve-Saint-Georges	M. GAUDIN Philippe	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme GAULIER Danièle	Représentée	M. PANETTA	P
Arcueil	Mme GILGER-TRIGON Anne-Marie	Représentée	Mme BEN CHEIKH	P
Villeneuve-le-Roi	M. GONZALES Didier	Présent ⁽¹⁾		-
Villeneuve-le-Roi	Mme GONZALES Elise	Représentée ⁽¹⁾	M. GONZALES	-
Ablon-sur-Seine	M. GRILLON Eric	-		-
Athis-Mons	M. GROUSSEAU Jean-Jacques	Représenté	M. SAC	P
Choisy-le-Roi	M. GUILLAUME Didier	Représenté	Mme DAUMIN	P
Savigny-sur-Orge	M. GUILLAUMOT Bruno	Représenté	Mme BERNET	P

Choisy-le-Roi	M. ID ELOUALI Ali	Représenté	M. LIPIETZ	P
Orly	Mme JANODET Christine	Représentée	Mme BEN CHEIKH	P
L'Haÿ-les-Roses	M. JEANBRUN Vincent	Représenté	M. DECROUY	P
Vitry-sur-Seine	Mme KABBOURI Rachida	Présente		P
Villejuif	Mme KACIMI Malika	Représentée	M. VIELHESCAZE	P
Vitry-sur-Seine	M. KENNEDY Jean-Claude	Représenté	Mme LORAND	P
Ivry-sur-Seine	Mme KIROUANE Ouarda	Représentée	M. MARCHAND	P
Arcueil	Mme LABROUSSE Sophie	Présente		P
Vitry-sur-Seine	M. LADIRE Luc	Représenté	M. BELL-LLOCH	P
Villejuif	M. LAFON Gilles	Présent		P
Paray-Vieille-Poste	Mme LALLIER Nathalie	-		-
Le Kremlin-Bicêtre	M. LAURENT Jean-Luc	Présent		P
Fresnes	Mme LEFEBVRE Claire	Représentée	M. LIPIETZ	P
Vitry-sur-Seine	Mme LEFEBVRE Fabienne	Représentée	M. BELL-LLOCH	P
Vitry-sur-Seine	M. LEPRETRE Michel	Présent		P
Orly	M. LERUDE Renaud	Représenté	M. PECQUEUX	P
L'Haÿ-les-Roses	M. LESSELINGUE Pascal	Représenté	M. DECROUY	P
Thiais	Mme LEURIN-MARCHEIX Virginie	Représentée	M. BEUCHER	P
Villejuif	Mme LEYDIER Anne-Gaëlle	Présente		P
Athis-Mons	Mme LINEK Odile	Présente		P
Villejuif	M. LIPIETZ Alain	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme LORAND Isabelle	Présente		P
Villeneuve-le-Roi	M. MAITRE Jean-Louis	Représenté (1)	M. GONZALES	-
Ivry-sur-Seine	M. MARCHAND Romain	Présent		P
Rungis	M. MARCILLAUD Bruno	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. MOKRANI Mehdi	Représenté	M. BOUYSSOU	P
Villejuif	Mme MORIN Valérie	Représentée	M. LAFON	P
Vitry-sur-Seine	Mme MORONVALLE Margot	Représentée	Mme VALA	P
L'Haÿ-les-Roses	M. MOUALHI Sophian	Représenté	M. SAC	P
Ivry-sur-Seine	M. MRAIDI Mehrez	Représenté	M. PECQUEUX	P
Choisy-le-Roi	Mme OSTERMEYER Sushma	Représentée	M. PANETTA	P
Choisy-le-Roi	Mme OZCAN Canan	-		-
Choisy-le-Roi	M. PANETTA Tonino	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. PECQUEUX Clément	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme PIERON Marie	Représentée	M. BOUYSSOU	P
Fresnes	M. PIROLI Yann	Représenté	M. LAFON	P
Cachan	M. RABUEL Stéphane	-		-
Athis-Mons	M. SAC Patrice	Présent		P
Viry-Chatillon	M. SAUERBACH Laurent	Représenté	M. DELL'AGNOLA	P
Ivry-sur-Seine	Mme SEBAIHI Sabrina	Représentée	M. TAUPIN	P
Thiais	M. SEGURA Pierre	Représenté	M. BEUCHER	P
L'Haÿ-les-Roses	Mme SOURD Françoise	Représentée	M. DELL'AGNOLA	P
Athis-Mons	Mme SOW Fatoumata	-		-
Valenton	Mme SPANO Cécile	Représentée	M. YAVUZ	P
Chevilly-Larue	M. TAUPIN Laurent	Présent		P
Choisy-le-Roi	M. THIAM Moustapha	-		-
Gentilly	Mme TORDJMAN Patricia	Représentée	M. AGGOUNE	P
Viry-Chatillon	Mme TROUBAT Aurélie	Représentée	M. VILAIN	P
Fresnes	Mme VALA Cécilia	Présente		P
Morangis	Mme VERMILLET Brigitte	Représentée	M. DUFOUR	P
Vitry-sur-Seine	Mme VEYRUNES-LEGRAIN Cécile	Représentée	Mme LORAND	P
Villeneuve-Saint-Georges	M. VIC Jean-Pierre	Présent		P
Cachan	M. VIELHESCAZE Camille	Présent		P
Viry-Chatillon	M. VILAIN Jean-Marie	Présent		P
Valenton	M. YAVUZ Métin	Présente		P
Le Kremlin-Bicêtre	M. ZINCIROGLU Lionel	Représenté	M. YAVUZ	P
Villejuif	M. ZULKE Michel	-		-

(1) Jusqu'à la délibération n° 2020-11-17_2077

Secrétaire de Séance : Madame Imène BEN CHEIKH

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil de territoire			102
N° de délibérations	Présents	Représentés	Votants
2051 à 2077	36	58	94
2078 à 2099	33	55	91

Exposé des motifs

Les collectivités de la Seine Amont et la Ville d'Orly sont engagées de longue date dans un partenariat avec la Région, le département du Val-de-Marne et IDFM pour la réalisation du tramway Tram9 en substitution de la ligne actuelle de bus 183 sur l'axe Paris- Orly.

Pour rappel, ce projet de tramway répond à trois objectifs généraux :

- faire évoluer la ligne 183 en un mode tramway entre la Porte de Choisy et la place du Fer à Cheval à Orly pour augmenter la capacité de la ligne, améliorer les performances offertes aux usagers et affirmer le caractère structurant de la ligne ;
- assurer le maillage en transport en commun du territoire avec les modes lourds existants et en projet pour améliorer l'accessibilité du territoire desservi, rendre les transports collectifs plus compétitifs et réduire la part modale de la voiture ;
- accompagner l'évolution et le développement de ce territoire de la Métropole en pleine mutation pour s'insérer dans les projets de développement urbain en interface, développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long de la RD 5 et donner une plus large part aux piétons.

D'une longueur de 10,3 km pour 19 stations, le tramway T9 desservira 140 000 habitants et 65 000 emplois, avec un temps de trajet estimé à 30 minutes. Il sera en interconnexion avec le RER C, le métro L7, le tramway T3, le GPE ligne 15 sud. Sa fréquentation estimée est de 70 000 voyages/jour, avec une fréquence en heure de pointe de 4 à 5 minutes.

Les études (dites DOCP, Schéma de principe, Avant-projet, Projet) et l'enquête publique ont été réalisées sur la période 2012 à 2016. Les travaux ont démarré en 2016 par le dévoiement des réseaux et se poursuivront jusqu'au printemps 2021, date de mise en service du Tramway jusqu'à Orly-Ville.

Un engagement financier acté :

Le conseil communautaire de la CA Seine Amont au regard de ses capacités financières et afin de tenir l'objectif de mise en service du tramway en 2020 a décidé de participer au financement de la 1^{ère} convention à hauteur de 1%.

Par la suite, le Conseil territorial de juin 2016 a approuvé une nouvelle convention dite de réalisation n°1 où l'EPT participe également à hauteur de 1%. Il a de plus acté le principe de la reconduction de cette participation sur les conventions à venir.

Le Conseil territorial du 26 septembre 2017 a sécurisé le « reste à financer » à travers la validation d'un protocole qui couvre l'ensemble des dépenses restantes nécessaires à la réalisation de ce projet de transport. Afin de répartir dans le temps les efforts financiers des co financeurs, ce protocole est décliné en 3 conventions.

Le Conseil du 26 septembre 2017 a approuvé en même temps que le protocole la convention dite de réalisation n°2.

Le Conseil Territorial du 26 juin 2018 a approuvé la convention dite de réalisation n°3 qui décline le protocole déjà approuvé par le Conseil.

Aujourd'hui, il s'agit d'approuver la convention dite de réalisation n°4, jointe au présent rapport, qui décline le protocole déjà approuvé par le Conseil. Elle porte sur un montant global de dépenses de 102 719 135 €. La participation de l'EPT est appelée à hauteur de 1% de ce montant, soit 1 027 191 €, selon les répartitions suivantes :

CFI REA 4	année								Total
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
Etat	1 155 590,25	2 311 180,50	4 622 361	4 622 361	4 622 361	2 311 180,50	2 311 180,50	1 155 590,25	23 111 805,00
Région	2 696 377,35	5 392 754,70	10 785 509,40	10 785 509,40	10 785 509,40	5 392 754,70	5 392 754,70	2 696 377,35	53 927 547,00
CD94	1 078 550,90	2 157 101,80	4 314 203,60	4 314 203,60	4 314 203,60	2 157 101,80	2 157 101,80	1 078 550,90	21 571 018,00
Ville de Paris	154 078,70	308 157,40	616 314,80	616 314,80	616 314,80	308 157,40	308 157,40	154 078,70	3 081 574,00
EPT	51 359,55	102 719,10	205 438,20	205 438,20	205 438,20	102 719,10	102 719,10	51 359,55	1 027 191,00
Total	5 135 956,75 €	10 271 913,50 €	20 543 827,00 €	20 543 827,00 €	20 543 827,00 €	10 271 913,50 €	10 271 913,50 €	5 135 956,75 €	102 719 135,00 €

Cette participation de l'EPT permet de maintenir les équilibres entre chacun des co financeurs dans le but de tenir la date de mise en service en 2021 au bénéfice de la population du territoire.

DELIBERATION

- Vu** la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs ;
- Vu** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP ;
- Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;
- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- 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°99-1060 du 16 septembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement ;
- Vu** le Protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, voté par le Conseil régional le 18 juin 2009 ;
- Vu** le Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du Plan de mobilisation pour les transports pour la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;
- 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 ;
- Vu** le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par délibération n°CR 01-16 du 21 janvier 2016 ;
- Vu** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé par décision du Conseil du STIF n°2012-0105 du 11 avril 2012 ;
- Vu** le bilan de la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par décision du Conseil du STIF n°2013-102 du 16 mai 2013 ;
- Vu** la délibération n°213-528 du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 approuvant le schéma de principe et le dossier préalable à l'enquête d'utilité publique ;
- Vu** l'enquête publique du 2 juin 2014 au 5 juillet 2014 ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n°2015/242 du 2 février 2015 déclarant d'utilité publique la réalisation de la ligne de tramway T9 entre Paris Porte de Choisy et Orly place du fer à cheval et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly ;
- Vu** la délibération n°2015/266 du Conseil du STIF du 8 juillet 2015 approuvant le dossier d'études d'Avant-projet ;
- Vu** la délibération n° 2015-10-06-220 du Conseil communautaire du 6 octobre 2015 de la Communauté d'Agglomération Seine-Amont portant "Approbation de la convention de financement du tramway T9 Paris Orly régissant les rapports entre l'Etat, la région Île de France, le département du Val-de-Marne, le département de Paris, la communauté d'agglomération de la Seine-Amont et le STIF" ;
- Vu** la délibération n°16 06 28 176 du Conseil territorial du 28 juin 2016 de l'EPT portant « Approbation de la Convention n°1 de la phase de réalisation » régissant les rapports entre l'Etat, la région Île de France, le département du Val-de-Marne, le département de Paris, l'EPT et le STIF ;
- Vu** la délibération n°2017-09-26_774 du Conseil territorial du 26 septembre 2017 de l'EPT portant "Approbation du Protocole et de la Convention n°2 de la phase de réalisation" régissant les rapports entre l'Etat, la région Île de France, le département du Val-de-Marne, le département de Paris, l'EPT et IDFM ;

Vu la délibération n°2018-06-26_1116 du Conseil territorial du 26 juin 2018 de l'EPT portant "Approbation du Protocole et de la Convention n°3 de la phase de réalisation" régissant les rapports entre l'Etat, la région Île de France, le département du Val-de-Marne, le département de Paris, l'EPT et le IDFM ;

Entendu le rapport de Monsieur Gilles Lafon ;

Sur proposition de Monsieur Le Président,

Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,

1. Approuve la Convention n°4 de la phase de réalisation ci-jointe nécessaire à la réalisation du Tram9 Paris – Orly ville régissant les rapports entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne, le Département de Paris, l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et Ile-de-France Mobilités.
2. Autorise le Président de l'Établissement public territorial ou toute personne habilitée par lui à signer ces documents ainsi que les éventuels avenants afférents.
3. Autorise la dépense telle que définie dans la convention annexée à la délibération.
4. Dit que les crédits seront inscrits au budget.
5. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

Vote : Pour 91



A Vitry-sur Seine, le 24 novembre 2020
Le Président

[Signature]
Michel LEPRETRE

La présente délibération est certifiée exécutoire,
étant transmise en préfecture le 25 novembre 2020
ayant été publiée le 30 novembre 2020

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.

Convention de financement régissant les rapports
entre l'Etat, la Région Ile-de-France, le
Département du Val-de-Marne, la Ville de Paris,
l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine
Bièvre et Île-de-France Mobilités
relative au tramway Tram 9 Paris - Orly-Ville

« Convention n°4 de la phase de réalisation »

Convention 19INFRA009



 **île de France**

**VAL de
MARNE**
Conseil général

MAIRIE DE PARIS 

**GRAND
ORLY
SEINE
BIÈVRE** Établissement
Public Territorial
Grand-Orly Seine Bièvre

île de France
mobilités 

Préambule	4
Contexte général de l'opération	4
DEFINITIONS.....	5
1. Définition du projet.....	5
2. Conventions de financement antérieures.....	5
3. Principe de conventionnement du financement de la phase de réalisation du projet ..	6
4. Coût d'objectif du Projet.....	6
5. Coût de la phase de réalisation du projet.....	7
6. Rôle et engagement des parties	7
6.1. L'autorité organisatrice des transports.....	7
6.2. Le maître d'ouvrage	7
6.3. Les financeurs.....	8
6.3.1 Identification des financeurs.....	8
6.3.2 Engagements des financeurs.....	8
7. Objet et périmètre de la présente convention	8
8. Modalités de financement et de paiement de la présente convention	8
8.1. Estimation du coût de la convention	8
8.2. Coûts détaillés de la convention	8
8.3. Plan de financement	9
8.4. Modalités d'actualisation	9
8.5. Modalités de versement des crédits de paiement par les financeurs.....	10
8.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région, du Département du Val-de-Marne et du Département de Paris.....	12
8.7. Comptabilité de l'opération	13
9. Modalités d'audit et de contrôle	13
9.1. Par les financeurs	13
9.2. Par Île-de-France Mobilités.....	13
9.3 Intervention d'experts.....	13
10. Définition et gestion des écarts.....	14
10.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif présenté dans l'avant-projet	14
10.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet	14
10.3. Dispositions communes	14
11. Pilotage et suivi de l'opération.....	15
11.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	15
11.2. Comité des financeurs.....	16
11.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....	16
11.4. Communication institutionnelle.....	17
12. Modification du programme	17
13. Bilan physique et financier de la convention	18
14. Bilan de la réalisation du Projet.....	19
15. Dispositions générales.....	19
15.1. Modification de la convention	19
15.2. Résiliation de la convention	19
15.3. Litiges.....	20
15.4. Date d'effet de la convention.....	20
15.5. Mesures d'ordre.....	20
Annexes.....	22

Visas

- Vu le code des transports,**
- Vu le code de l'environnement,**
- Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,**
- Vu la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi MOP,**
- Vu le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement,**
- Vu la délibération n°CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 par l'Etat et la Région,**
- Vu le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par délibération n°CR 01-16 du 21 janvier 2016 prorogeant la délibération n°CR 33-10 du 17 juin 2010,**
- Vu la délibération cadre n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 approuvant la révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et signé le 7 février 2017 par l'Etat et la Région,**
- Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé par délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2012-0105 du 11 avril 2012,**
- Vu le bilan de la concertation et orientations pour le dossier d'enquête publique, approuvé par délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2013-102 du 16 mai 2013,**
- Vu la délibération n°213-528 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 11 décembre 2013 approuvant le schéma de principe et le dossier préalable à l'enquête d'utilité publique,**
- Vu l'enquête publique du 2 juin 2014 au 5 juillet 2014,**
- Vu l'arrêté préfectoral n°2015/242 du 2 février 2015 déclarant d'utilité publique la réalisation de la ligne de tramway T9 entre Paris Porte de Choisy et Orly place du fer à cheval et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi et Orly,**
- Vu la délibération n°2015/266 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2015 approuvant le dossier d'études d'Avant-projet,**
- Vu la délibération n°CR 2017-155 du 21 septembre 2017 approuvant le Protocole cadre de financement pour la réalisation du tramway T9 Paris – Orly ville,**
- Vu la délibération n°2019/233 du 2 juillet 2019 Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France,**
- Vu la délibération n°..... du Conseil régional,**
- Vu la délibération n°..... du Conseil départemental du Val-de-Marne,**
- Vu la délibération n°..... de la Ville de Paris,**
- Vu la délibération n°..... de l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre,**

Entre,

L'État, représenté par le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris ;

La **Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France, dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du Conseil régional en date du _____ ;

Le **Département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne dûment mandaté par la délibération n° 2014-3 de la commission permanente du Conseil départemental en date du 02-04-2010 ;

La **Ville de Paris**, représentée par la Présidente du Conseil dûment mandatée par délibération n° _____ du Conseil de Paris en date des _____ et _____ ;

L'**Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre**, représenté par son Président, dûment mandaté par délibération n° _____ de l'Etablissement public territorial ;

Ci-après désigné par « les financeurs » ;

Et

Le Syndicat des transports d'Île-de-France, 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 n°2019/233 en date du 2 juillet 2019 ;

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

En troisième lieu,

Le Syndicat des transports d'Île-de-France, 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 délibération n° _____ en date du _____ ;

Ci-après désigné comme « Île-de-France Mobilités » ou « l'autorité organisatrice » ;

Ci-après désignés collectivement par « les Parties ».

Préambule

Contexte général de l'opération

Historique

La RD5 constitue un axe du Val-de-Marne qui structure le territoire de la Seine-Amont, desservant, du nord au sud, Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais et Orly.

Avec près de 17 150 000 voyageurs par an, la ligne de bus actuelle (n°183) qui dessert cet axe, est la plus fréquentée d'Île-de-France. Celle-ci connaît de lourds problèmes de saturation ce qui a conduit à imaginer le passage à un mode aux capacités nettement supérieures.

L'opération « Tramway Paris – Orly Ville » est inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015.

La concertation préalable du Tram 9, conduite par Île-de-France Mobilités, s'est déroulée du 22 octobre au 30 novembre 2012. L'enquête publique s'est tenue du 2 juin au 5 juillet 2014. Les études d'avant-projet ont été approuvées au Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015.

Caractéristiques principales du tramway Paris – Orly Ville (Tram 9)

Le projet de tramway Paris – Orly Ville reliera la Porte de Choisy à Orly – Fer à Cheval. Il desservira six communes (Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Thiais, Choisy-le-Roi, Orly) soit 140 000 habitants et 65 000 emplois.

Longueur	10,2 km
Nombre de stations	19 stations
Mode	Tramway fer
Fréquentation estimée	70 000 voyages/jour
Temps de trajet	30 minutes environ
Fréquence	4 à 5 minutes en heure de pointe

Cette future liaison permettra des correspondances avec la ligne 7 du métro et le T3 à Porte de Choisy (Paris) ; le RER C aux gares de Choisy-le-Roi et Orly-Les Saules (Orly) et la ligne 15 du Nouveau Grand Paris à Vitry-Centre (Vitry-sur-Seine).

Rappels des objectifs du projet

Le projet de tramway répond à trois objectifs généraux :

- faire évoluer la ligne 183 en un mode tramway entre la Porte de Choisy et la station Fer à Cheval à Orly pour augmenter la capacité de la ligne, améliorer les performances offertes aux usagers et affirmer le caractère structurant de la ligne ;
- assurer le maillage en transport en commun du territoire avec les modes lourds existants et en projet pour améliorer l'accessibilité du territoire desservi, rendre les transports collectifs plus compétitifs et réduire la part modale de la voiture ;
- accompagner l'évolution et le développement de ce territoire de la Métropole en pleine mutation pour s'insérer harmonieusement dans les projets de développement urbain en interface, développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long de la RD 5 et donner une plus large part aux piétons.

La présente convention a pour objet le financement de la phase de réalisation du tram 9 entre Paris et Orly-Ville.

DEFINITIONS

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

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

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

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les synthèses des Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention de financement.

1. Définition du projet

Le Projet consiste en la création d'une nouvelle ligne de tramway, le Tram 9 depuis la Porte de Choisy à Paris vers la commune d'Orly via les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Thiais (ci-après désigné « le Projet »).

La date prévisionnelle de mise en service de la nouvelle ligne est fixée au 1^{er} trimestre 2020 selon l'AVP approuvé le 8 juillet 2015. Le planning prévisionnel est joint en annexe n°1 de la présente convention.

2. Conventions de financement antérieures

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre du projet de Tram 9 entre Paris et Orly sont les suivantes :

- une convention relative au DOCP, concertation, schéma de principe et enquête publique, signée en juin 2012, d'un montant de 3 600 000 €, financée par l'Etat, la Région et le Département du Val-de-Marne ;
- une convention relative aux études d'avant-projet, d'un montant de 9 000 000 €, non actualisable, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne et le Département de Paris, votée en Commission permanente du Conseil régional le 20 novembre 2013 ;
- une convention de financement relative aux acquisitions foncières et libérations d'emprises, d'un montant de 10 475 000 €, non actualisable, financée par la Région et le Département du Val-de-Marne, votée en Commission permanente du Conseil régional le 20 novembre 2014 ;
- une convention de financement des études de niveau PROjet, des missions d'ACT et des premiers travaux, d'un montant de 40 902 125 € CE01/2013, actualisable, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne, le Département de Paris et l'EPT 12 Grand-Orly Seine Bièvre, votée en Conseil régional le 24 septembre 2015 ;

- une convention de financement n°1 de la phase de réalisation, pour un montant total de 38 881 126 € HT CE01/2013, actualisable, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne, le Département de Paris et l'EPT 12 Grand-Orly Seine Bièvre, votée en Commission permanente du Conseil régional le 8 juillet 2016 ;
- une convention de financement n°2 de la phase de réalisation, pour un montant total de 100 000 000 € HT courants, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne, le Département de Paris et l'EPT 12 Grand-Orly Seine Bièvre, votée par le Conseil régional le 21 septembre 2017.
- une convention de financement n°3 de la phase de réalisation, pour un montant total de 100 000 000 € HT courants, financée par l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne, le Département de Paris et l'EPT 12 Grand-Orly Seine Bièvre, votée par le Conseil régional le 4 juillet 2018.

3. Principe de conventionnement du financement de la phase de réalisation du projet

Concernant le financement de la phase travaux du Projet, et afin de prendre en compte les contraintes de mise en place des autorisations d'engagement / de programme des financeurs, il a été convenu de mettre en place plusieurs conventions de financement, conformément au Protocole cadre de financement du tram 9 Paris – Orly ville. Elles permettront l'adéquation des besoins du maître d'ouvrage et les capacités de mobilisation de crédits des financeurs.

4. Coût d'objectif du Projet

Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2015, est de **403 300 000 € aux conditions économiques de janvier 2013, soit 402 296 476 € courants « fin de chantier »**.

Ce coût recouvre les frais liés aux études d'avant-projet, d'acquisitions foncières, de projet, d'assistance aux contrats de travaux et les premiers travaux (Ouvrage de franchissement des voies de la Grande ceinture pour l'accès au SMR (pont rail), travaux préparatoires, aménagement de la RD5 dans le périmètre de la ZAC Rouget de Lisle.) conventionnés précédemment, comme rappelé à l'article 2. Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

Tram 9		
Coût global en € HT constants et courants		
Maître d'ouvrage	Montant en € CE 01/2013	Montant en € courants
Île-de-France Mobilités	403 300 000 €	402 296 476 €

5. Coût de la phase de réalisation du projet

Le coût de la phase de réalisation du projet, correspondant au coût restant à financer, est de 102 605 693 € aux conditions économiques de janvier 2013, soit 102 719 135 € courants « fin de chantier ». Cette dernière tranche de financement prévue par le Protocole fait l'objet de la présente Convention. Ce coût est calculé par déduction des coûts déjà conventionnés précédemment, cités à l'article 2 de la présente convention.

6. Rôle et engagement des parties

6.1. L'autorité organisatrice des transports

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2, R1241-16 et R1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, elle suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

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

6.2. Le maître d'ouvrage

6.2.1. Identification, engagements et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage de l'Opération est Île-de-France Mobilités. La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP.

6.2.2. Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect du coût d'objectif prévisionnel du Projet en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2013 tel qu'il est défini à l'article 4, sous réserve que la notification de la présente convention au maître d'ouvrage ne génère pas de retard ou d'arrêt pour les prestations prévues.

Ce coût d'objectif sera examiné par comparaison entre le coût final du maître d'ouvrage ramené en euros constants, sur la base de l'indice TPO1, et le coût d'objectif prévisionnel du Projet en euros constants.

Le maître d'ouvrage s'engage à respecter le calendrier prévisionnel du Projet défini à l'annexe 1 de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

6.3. Les financeurs

6.3.1 Identification des financeurs

Le financement de la phase de réalisation du Projet, est assuré conformément au CPER 2015-2020 par :

- L'Etat : 22,5 % ;
- La Région Ile-de-France : 52,5 % ;
- Le Département du Val-de-Marne : 21 % ;
- La Ville de Paris : 3 % ;
- L'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre : 1 %.

6.3.2 Engagements des financeurs

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'Opération par le maître d'ouvrage visé à l'article 6.2, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 8.3 et dans le respect du calendrier prévisionnel visé à l'annexe 2.

Conformément au Protocole cadre de financement du tram 9 Paris – Orly ville, les financeurs s'engagent à mettre en place les conventions de financement nécessaires au financement des travaux du Projet selon les besoins du maître d'ouvrage.

7. Objet et périmètre de la présente convention

La présente convention a pour objet de définir le financement des travaux nécessaires à la réalisation de l'Opération à hauteur de **102 719 135 € HT courants**.

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

**« Tramway Tram 9 Paris – Orly-Ville
Convention n°4 de la phase de réalisation »**

8. Modalités de financement et de paiement de la présente convention

8.1. Estimation du coût de la convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'objet de la présente convention est évalué à **102 719 135 € HT courants**, conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 8.4.

8.2. Coûts détaillés de la convention

A titre indicatif, le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes correspondant au financement de la présente convention :

Poste de dépense	Estimation prévisionnelle en euros courants
Frais de MOA	2 982 500 €
Frais de MOE	2 982 500 €
Travaux	72 285 000 €
<i>Dont 50% aménagements urbains</i>	<i>58 586 478 €</i>
<i>Dont autres marchés SMR</i>	<i>13 698 522 €</i>
Conventions (dont RATP M7 et CD94)	883 000 €
PAI	23 586 135 €
TOTAL	102 719 135 €

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale allouée par la présente convention.

8.3. Plan de financement

La phase de réalisation du tram 9, objet de la présente convention, est financée sous forme de subventions d'investissement suivant les montants indiqués dans le tableau ci-après.

En euros courants, le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini comme suit :

Opération Tram 9 Paris – Orly-Ville					
en euros courants HT et %					
Etat	Région	Département du Val-de-Marne	Ville de Paris	EPT	Total
23 111 805 €	53 927 547 €	21 571 018 €	3 081 574 €	1 027 191 €	102 719 135 €
22,5 %	52,5%	21 %	3 %	1 %	100 %

8.4. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2013.

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. Les coûts sont exprimés en euros constants.

Les coûts exprimés en euros courants sont ceux de la revoyure du CPER et du Protocole cadre de financement du projet. Ils ont été établis ainsi :

L'indice TP01 a été utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants :

- à partir des indices connus à la date de la revoyure du CPER (12/2015) ;

- puis de 1,8 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

L'état du solde sera établi par application des indices définitifs du TP01.

Les appels de fonds seront payés en euros courants.

Le maître d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application des indices définitifs, au mois de l'établissement de la facture.

8.5. Modalités de versement des crédits de paiement par les financeurs

8.5.1. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le 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 7 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A-Modalités de versement des acomptes

a – pour la Région et la Ville de Paris :

La demande de versement des acomptes formulée par Île-de-France Mobilités comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, la nature exacte de la prestation, leur date de paiement et les montant et date des factures acquittées, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 8.3.

La demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

b – pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes formulée par le maître d'ouvrage comprendra :

- un courrier de demande de versement de la subvention avec la référence claire à la subvention (nom de l'opération et de la convention) ;
- un état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France Mobilités ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 8.2, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 8.3.

c – pour le Département du Val-de-Marne et l’Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre :

La demande de versement des acomptes formulée par le maître d’ouvrage comprendra :

- l’état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l’état détaillé des dépenses acquittées par le maître d’ouvrage, indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de paiement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l’article 8.2 de la présente convention, au prorata de leur état d’avancement ;
- La demande d’acompte résulte des documents précédents et de l’application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l’article 8.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d’acompte est signé par le représentant légal du maître d’ouvrage ;
- Un prévisionnel des appels de fond réactualisé.

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la **Région, le Département du Val-de-Marne et le Département de Paris** au maître d’ouvrage est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95 % est applicable, pour la Région, uniquement pour les opérations inscrites au CPER 2015-2020.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par **l’Etat** au maître d’ouvrage, Île-de-France Mobilités, est plafonné à 80% de l’autorisation d’engagement mise en place en euros courants avant le versement du solde.

L’annexe 2 indique l’échéancier prévisionnel des appels de fond, à actualiser chaque année en septembre.

8.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées incluant notamment les frais de maîtrise d’ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents, signés par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire, indiqués aux articles 8.5.1 et 13. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour Île-de-France Mobilités, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses acquittées par le Directeur d’opérations et certifié par le comptable public.

8.5.3. Paiement

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu’il apparaisse explicitement qu’il s’agit d’un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l’article 7.

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

8.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à Île-de-France Mobilités :

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

Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

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

	Adresse de facturation	Nom du service / Coordonnées
Etat	DRIEA 21-23, rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF spot.driea-if@developpement- durable.gouv.fr 01.40.61.82.56
Région Ile-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN	Pôle Finance Direction de la comptabilité Service dépenses d'intervention social et territorial 01.53.85.58.76
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94011 CRETEIL	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements Cellule des Projets stratégiques
Ville de Paris	11 rue du Pré 75018 PARIS	Mission Tramway
Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre	Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre 11 Avenue Henri FARMAN - BP 748 94398 ORLY AEROGARE CEDEX	Direction Générale Adjointe Prospective et projet de territoire
Île-de-France Mobilités	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Projets d'Investissement Division Tram Sud

8.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région, du Département du Val-de-Marne et du Département de Paris

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

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

A compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération. **Si l'opération a donné lieu à l'engagement**

d'une autorisation de programme de projets, comme c'est le cas en l'espèce, 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.

8.7. Comptabilité de l'opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses liées à l'opération « tram 9 entre Paris et Orly-Ville – Convention n°4 de la phase de réalisation », objet de la présente convention.

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

9. Modalités d'audit et de contrôle

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 15.4, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

9.1. Par les financeurs

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

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

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

A compter de la mise en service du projet de tram 9 entre Paris et Orly-Ville, la Région Ile-de-France pourra engager un audit financier du projet.

9.2. Par Île-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 11.

9.3 Intervention d'experts

Sur proposition de l'autorité organisatrice ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et de l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'autorité organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds,

notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

10. Définition et gestion des écarts

10.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif présenté dans l'avant-projet

En cas de surcoût

S'il apparaît que, au cours des travaux du Projet, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif au niveau AVP en euros constants ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, ce dernier fournit 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 Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOT. Île-de-France Mobilités propose le cas échéant la réalisation d'un avant-Projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, 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 du coût d'objectif au niveau Avant-Projet initial.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et Île-de-France Mobilités.

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

En cas d'économies

En cas d'économie, la participation des financeurs est réduite en conséquence par application des clés de répartition définies à l'article 6.3.1. En cas de trop-perçu, les financeurs sont remboursés à due concurrence.

10.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai présenté au niveau Avant-Projet ne peut être assuré, les financeurs peuvent solliciter 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 Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOT, aux membres du Comité de Suivi de la Convention de Financement (CSCF), qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, 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, et de l'avis éventuel formulé par le maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs et le maître d'ouvrage et un avenant à la présente convention formalisera les modifications.

10.3. Dispositions communes

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

- d'augmentation du coût d'objectif initial ;
- d'augmentation du délai initial.

11. Pilotage et suivi de l'opération

La gouvernance du Projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs et des financeurs.

11.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités, il est constitué un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières du Projet.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par Île-de-France Mobilités, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

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

Le suivi de l'Opération s'organise 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),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur date et leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir avec leur date et leur montant prévisionnel d'engagement,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du Projet 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 le maître d'ouvrage,

- un état comparatif entre le coût prévisionnel de l'opération détaillé par postes CERTU tel qu'indiqué à l'AVP et le coût final de l'opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser ;
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- 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 appelées et versées,
- un prévisionnel des appels de fond réactualisé,
- 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 le même Projet, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses, de ses engagements et des appels de fond. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2013 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 du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, du Projet.

3/ La communication autour du Projet :

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

11.2. Comité des financeurs

Il réunit les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par Île-de-France Mobilités devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet modificatif.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 11.1. Île-de-France Mobilités présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité 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 10 et 12 de la présente convention seront mises en œuvre.

11.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement des travaux du Projet devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs 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.

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

11.4. Communication institutionnelle

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage est en charge de la communication et s'engage, jusqu'à la mise en service du Projet, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les 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 Île-de-France Mobilités sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant le Projet 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 maître d'ouvrage.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs: Etat, Région, Département du Val-de-Marne, Ville de Paris, l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

12. Modification du programme

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 1), entraînant un décalage de la mise en service, ou des coûts d'objectif au niveau de l'avant-projet approuvé en Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015 (article 4), peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité

organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications du programme du projet défini dans l'avant-projet approuvé en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015, il transmet aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront 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, Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOT, validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du CSCF ainsi que la nécessité de réaliser un nouvel avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet avant-projet modificatif sera présenté au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. 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 du projet. 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 le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées du projet, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet approuvé le 8 juillet 2015 en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

13. Bilan physique et financier de la convention

A l'appui de la demande de solde de la convention, le maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité un bilan des dépenses dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées étant actualisé aux conditions économiques de référence de la convention (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan de la convention comportera notamment :

- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la convention et les versements effectués par les financeurs.

Les signataires ont pu reconnaître ensemble la validité économique et sociale de l'Opération.

14. Bilan de la réalisation du Projet

La convention de financement qui bouclera le financement de la réalisation du Projet de tramway T9 entre Paris et Orly-Ville actera, dans des articles spécifiques :

- le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la dernière convention de réalisation du Projet et les versements effectués par les financeurs (l'ensemble des dépenses du maîtres d'ouvrage fera l'objet d'une **désactualisation afin de permettre la vérification du respect du coût d'objectif du Projet, établi en euros constants**),
- les modalités de bilan financier, d'audit et de clôture de la réalisation du projet ;
- les modalités de réalisation du bilan LOTI du projet.

Le versement du solde de la présente convention n'est pas suspendu à la réalisation d'un audit.

15. Dispositions générales

15.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 8.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

Le Conseil régional d'Ile-de-France donne délégation à la Commission permanente pour approuver les éventuels avenants à la présente convention de financement.

15.2. Résiliation de la convention

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation.

1. Résiliation pour motif d'intérêt général :

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

2. Résiliation pour cause d'inexécution des obligations contractuelles :

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

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

A la date d'effet de la résiliation, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser le maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. Ces dépenses incluront notamment les coûts de résiliation des marchés dans la limite du coût global des travaux du Projet du maître d'ouvrage prévu à l'article 6.3.2 de la présente convention. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

15.3. Litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

15.4. Date d'effet de la convention

La convention prend effet à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date de son approbation par le conseil régional de la Région Ile-de-France et attribuant les subventions afférentes.



Sans préjudice de la durée de conservation des pièces indiquée à l'article 9.1, la présente convention expire soit à la date d'effet de la résiliation telle que prévu à l'article 15.2, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 8.5.2, soit à caducité selon les modalités de l'article 8.6, et au plus tard 36 mois après la mise en service du tramway T9.

15.5. Mesures d'ordre

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

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

Fait en six exemplaires originaux,

<p>Pour l'Etat,</p> <p>Michel CADOT Préfet de la région Ile-de-France</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France,</p> <p>Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>	<p>Pour le Département du Val-de-Marne</p>  <p>Christian FAVIER</p> <p>Christian FAVIER Président du Conseil départemental du Val-de-Marne</p>
<p>Pour la Ville de Paris,</p> <p>Anne HIDALGO Présidente du Conseil de Paris</p>	<p>Pour l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre,</p> <p>Michel LEPRETRE Président de l'Etablissement public territorial</p>	<p>Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,</p> <p>30 JUIL. 2019</p>  <p>Laurent PROBST Directeur Général</p>

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel du projet

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds relatifs au financement de la réalisation du projet

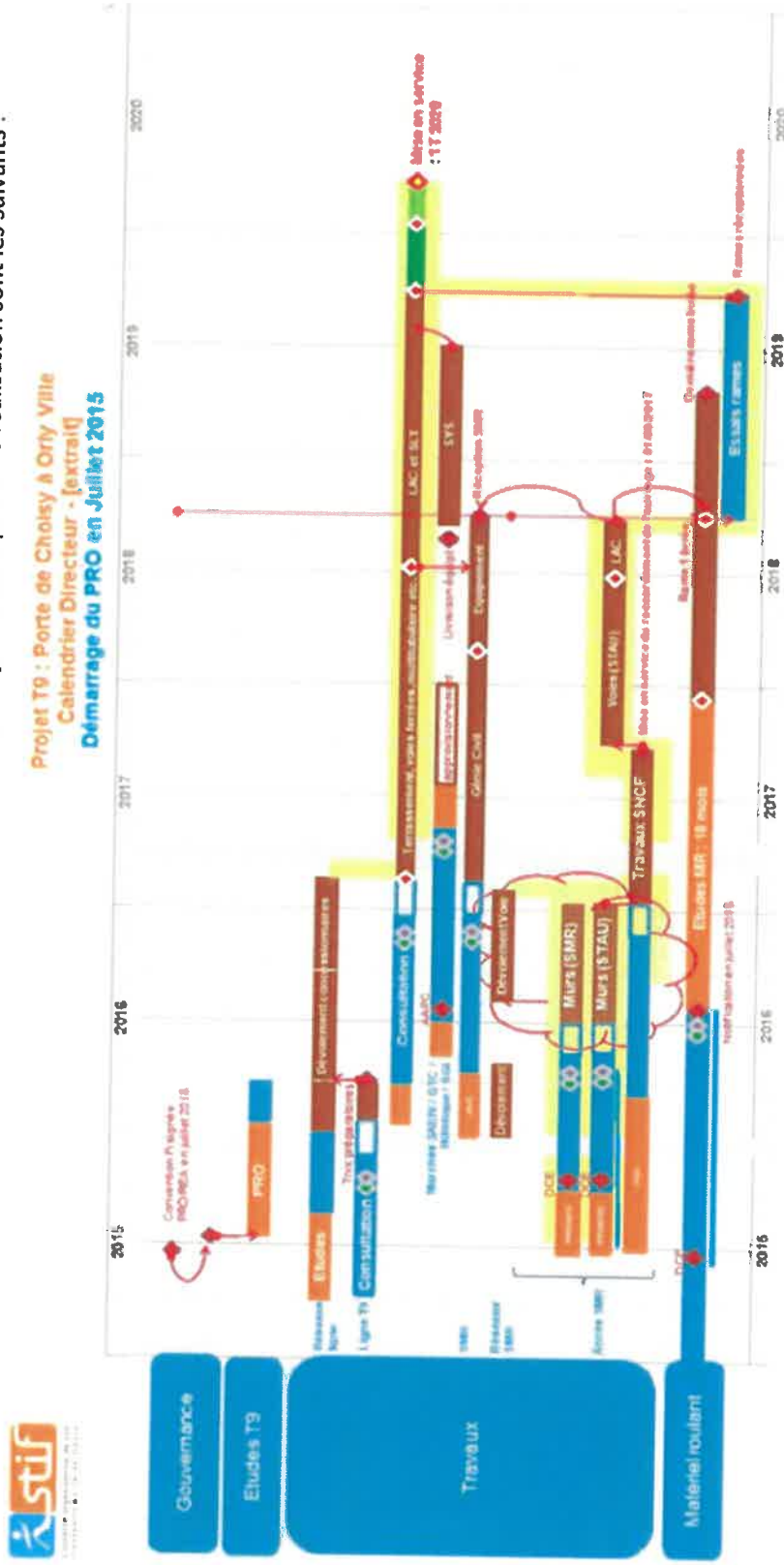
Annexe 3 : Organigramme du maître d'ouvrage

Annexe 4 : Détail du coût de réalisation du projet

Annexe 1

Calendrier prévisionnel du projet

Selon le calendrier approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015 les jalons de la phase de réalisation sont les suivants :



Annexe 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds relatifs à la convention n° 4 de la phase réalisation du projet

Echéancier prévisionnel des dépenses du maître d'ouvrage exprimées en euros courants :

CFI REA 4	Année										Total	
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026				
Etat	1 155 590,25	2 311 180,5	4 622 361	4 622 361	4 622 361	2 311 180,5	2 311 180,5	1 155 590,25				
Région	2 696 377,35	5 392 754,7	10 785 509,4	10 785 509,4	10 785 509,4	5 392 754,7	5 392 754,7	2 696 377,35				
CD94	1 078 550,9	2 157 101,8	4 314 203,6	4 314 203,6	4 314 203,6	2 157 101,8	2 157 101,8	1 078 550,9				
Ville de Paris	154 078,7	308 157,4	616 314,8	616 314,8	616 314,8	308 157,4	308 157,4	154 078,7				
EPT	51 359,55	102 719,1	205 438,2	205 438,2	205 438,2	102 719,1	102 719,1	51 359,55				
TOTAL	5 135 956,75	10 271 913,5	20 543 827	20 543 827	20 543 827	10 271 913,5	10 271 913,5	5 135 956,75				
												23 111 805
												53 927 547
												21 571 018
												3 081 574
												1 027 191
												102 719 135

Annexe 3

Organigramme du maître d'ouvrage

Île-de-France Mobilités

Directeur des Infrastructures : M. Alexandre BERNUSSET

Chef du département Projets de surface Zone 2 : M. Eric MAUPERON

Chargées de Projet : Mme Carole MASSARI et Mme Lucile RAMACKERS

Annexe 4

Détail du coût de réalisation du projet

Selon l'AVP du projet approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015, les coûts de la phase de réalisation sont les suivants (exprimés en M€ constants aux CE de janvier 2013) :

Postes		AVP
		Opération T9 complète
		CE 01/2013
1 et 2	Maitrise d'Ouvrage, y compris mandat	20,8
3	Maitrise d'Œuvre	30,0
4	Acquisitions foncières	15,2
5	Déviations de réseaux	0,0
6	Travaux préparatoires	47,3
7	Ouvrages d'art (hors SMR)	6,8
8	Plateforme	20,3
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	15,0
10	Revêtement du site propre	9,7
11	Voirie et espaces publics (hors site propre)	80,3
12	Equipements, mobilier urbain et espaces verts	15,1
13	Signalisation routière	7,3
14	Génie civil des stations et mobilier de stations	12,2
15	LAC, énergie et locaux techniques	12,6
16	Courants faibles et PCC	10,4
17	Dépôt (hors PCC, yc ouvrage accès)	66,1
19	Opérations induites	2,4
	Provision pour aléas et incertitudes (PAI)	32,0
Investissement total en M€ HT, hors MR		403,3