

**Rapport pour la commission
permanente du conseil régional**
<%moisCX%>

Présenté par
Jean-Paul Huchon
*Président du conseil régional
d'Île-de-France*

**ATTRIBUTIONS DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DE LA
POLITIQUE REGIONALE DE TRANSPORT**

**OPERATIONS DU CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION
2007-2013**

**OPERATIONS RELEVANT DE LA CONVENTION PARTICULIERE
TRANSPORTS ETAT REGION 2011-2013**

**OPERATIONS RELEVANT DU PROTOCOLE ETAT REGION POUR
LA PERIODE « 2013-2017 » SIGNEE LE 19 JUILLET 2013**

Chapitre 908 «Transport»
Code fonctionnel 811 « liaisons ferroviaires »
Programme PJ 811 - 004 « liaisons ferroviaires »

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	4
PROJET DE DELIBERATION	6
ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : ETAT RECAPITULATIF	8
ANNEXE 2 A LA DELIBERATION : FICHES PROJETS.....	10
ANNEXE 3 A LA DELIBERATION : CONVENTIONS	15

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet d'attribuer trois subventions dans le cadre des études de desserte du futur stade de la fédération Française de Rugby (FFR) et de proposer dans ce cadre l'affectation d'un montant de **120°000 €** d'autorisations de programme prélevées sur le chapitre 908 «Transports» du budget 2014.

Cette opération relève de la politique régionale d'amélioration des transports, dans le cadre :

- du CPER 2007-2013 voté par délibération CR n° 31-07 du 16 février 2007,
- de la délibération du Conseil Régional n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports,
- de la délibération CR n°19-12 du 17 février 2012 relative au plan régional pour une mobilité durable,
- du courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité de pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention Particulière Transports,
- du Protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris voté au CR n° 55-13 du 20 juin 2013 et signé le 19 juillet 2013.

Ce rapport vous propose de participer à la réalisation d'une opération répartie sur le programme suivant :

Programme « liaisons ferroviaires » :
--

Est concerné, au titre du programme « liaisons ferroviaires », le projet suivant :

- **Etude sur la desserte du futur stade de rugby FFR à Ris Orangis**

Depuis 2010, la Fédération Française de Rugby (FFR) a initié une réflexion en vue de se doter d'un stade en Ile-de-France à même d'accompagner l'essor du Rugby dans l'hexagone. Ce stade serait dédié en priorité aux matchs du XV de France mais aurait pour vocation à recevoir d'autres manifestations culturelles et sportives.

Le site de Ris-Orangis a finalement été retenu en juillet 2012. Selon la FFR, la réalisation de l'infrastructure propre au stade a été estimée entre 600 et 650M€ (dont 200 M€ pris en charge sur fonds propres FFR). L'objectif poursuivi pour cet équipement est d'organiser de 15 à 20 évènements par an, toutes manifestations confondues. Des équipements de commerces et de loisirs viendront compléter le site sportif. L'objectif de mise en service complète est fixé à 2018.

En liminaire, la desserte de cet équipement d'envergure nationale et internationale doit être analysée. Pour ce faire, le secteur d'étude envisagé sera étendu à l'ensemble du projet d'aménagement porté par la FFR, le stade et le programme d'aménagement environnant. Cette étude portera tant sur le volet routier (desserte par l'A6 et la N104) que sur le volet « transports en commun » (réseaux bus et ferroviaire).

Cette étude se décomposera en deux phases afin de déterminer les conditions générales d'accès au futur stade (« Plan transport »).

La phase 1, objet de la présente affectation portera sur un diagnostic global de la desserte du site, sur la base des premiers éléments recensés par la FFR. L'objectif est de définir la stratégie de desserte multimodale du site en évaluant les besoins de transports sur le secteur, tous modes confondus (modes routiers et transports en commun). Une comparaison sera faite avec des équipements sportifs analogues (capacité du stade et localisation par rapport à l'agglomération). Le cahier des charges de la phase 2 sera élaboré dans le cadre de cette phase 1 ainsi que le calendrier général du « plan transport » de l'accès au futur stade. Cette étude sera conduite sous maîtrise d'ouvrage du STIF.

Dans la phase 2, les études ne concerneront que le volet « transport en commun ». Elles consisteront à définir les contours d'un futur « plan transport » de desserte par modes bus et ferroviaires (RER C et D et tram-train Massy-Evry) en fonction du calendrier de mise en service du stade. Elles feront l'objet d'une autre convention de financement.

En phase 2, un éclairage fin sera notamment attendu sur :

- l'analyse du site et des projets connexes,
- l'évaluation des besoins de mobilité induits en situation normale et événementielle, ainsi que des besoins en stationnement,
- la desserte via le réseau bus existant et à faire évoluer à terme,
- la desserte via le TTME et le réseau des RER qu'il conviendra de mettre en cohérence avec les schéma directeurs des RER C et D, sans dégrader les conditions d'exploitation de ces lignes,
- l'estimation des investissements d'infrastructures et d'exploitation nécessaires et strictement en lien avec le nouveau projet (stade et équipements annexes), et des éventuels ouvrages d'accès à prévoir.

Conformément à la convention de financement qu'il vous est proposé d'approuver, il s'agit de financer les études préliminaires d'accès au futur stade de rugby FFR de Ris-Orangis « phase 1 », pour un montant global de 300 000 €.

Le protocole Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signé le 19 juillet 2013, prévoit le financement des études relatives à la desserte des grands équipements franciliens retenus dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France. Le financement de cette étude s'inscrit dans ce cadre. Le Département de l'Essonne participe également au financement de ces études à hauteur de 20%.

Au titre du présent rapport, il est donc proposé d'affecter une autorisation de programme de **120°000€** (soit une participation régionale de 40%, à parité avec l'Etat) au bénéfice du STIF.

Cette opération vous est présentée dans la fiche projet annexée à la délibération.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**

JEAN-PAUL HUCHON

PROJET DE DELIBERATION**DU**

ATTRIBUTIONS DE SUBVENTIONS DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE REGIONALE DE
TRANSPORT
OPERATIONS DU CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION 2007-2013
OPERATIONS RELEVANT DE LA CONVENTION PARTICULIERE TRANSPORTS ETAT
REGION 2011-2013
OPERATIONS RELEVANT DU PROTOCOLE ETAT REGION POUR LA PERIODE « 2013-2017 »
SIGNEE LE 19 JUILLET 2013

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le Code Général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code des Transports
- VU** La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment les articles 14, 18 et 28-3 ;
- VU** Les délibérations n° CR 31-07 du 16 février 2007 approuvant le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération du Conseil Régional n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil Régional à sa Commission Permanente;
- VU** Le règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- VU** la délibération du Conseil Régional n° CR n°50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports,
- VU** La délibération du Conseil Régional n° CR 55-13 du 11 juin 2013 relative à la mise en œuvre et au financement du Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France sur la période 2013 -2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signée le 19 juillet 2013;
- VU** Le budget de la Région d'Ile-de-France pour 2014;
- VU** L'avis de la commission des transports et des mobilités;
- VU** L'avis de la commission des finances, de la contractualisation et de l'administration générale;
- VU** Le rapport <numCX%> présenté par Monsieur le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article n°1 : «liaisons ferroviaires» PJ 811-004

Décide de participer au titre du Contrat de Projets au financement du projet détaillé en annexe 2 (fiche projet) à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **120°000 €**.

Bénéficiaires	Opération	Localisation	Action (381004015)
STIF	Etude sur la desserte du grand stade de rugby FFR à Ris Orangis	Ile de France	120°000 €

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise le président du Conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **120°000 €** disponible sur le chapitre 908 «transports», code fonctionnel 811 «transport ferroviaire régional de voyageurs», programme PJ 811-004 «liaisons ferroviaires», action 381004015 «liaisons ferroviaires», du budget 2014, conformément à l'état récapitulatif joint en annexe 1.

Article n°2

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter des dates prévisionnelles de démarrage indiquées dans le tableau ci-après, par dérogation à l'article 17 de la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier.

N° de Dossier	Dossier	Bénéficiaire	Date prévisionnelle de démarrage
14001117	Etude sur la desserte du grand stade de rugby FFR à Ris Orangis	STIF	01/01/2014

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**

JEAN-PAUL HUCHON

**ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : ETAT
RECAPITULATIF**

Etat récapitulatif des subventions proposées au vote

Commission permanente du :	30/01/2014	N° de rapport :	CP14-113	Budget :	2014
-----------------------------------	------------	------------------------	----------	-----------------	------

Chapitre :	908 - Transports
Code fonctionnel :	811 - Transport ferroviaire régional de voyageurs
Programme :	381004 - Liaisons ferroviaires
Action :	381004015 - Liaisons ferroviaires

Dispositif :	00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun
---------------------	--

Dossier :	14001117 - ETUDE DE DESSERTE DU GRAND STADE DE RUGBY FFR A RIS ORANGIS		
Bénéficiaire :	R1989 - STIF SYNDICAT TRANSPORT ILE DE FRANCE		
Localisation :	REGION ILE DE FRANCE		
CPER / CPRD :	CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Autres operations - Hors CPRD		
Montant total :	120 000,00 €	Code nature :	2041733

Base subventionnable :	Taux de participation :	Montant prévisionnel maximum de la subvention régionale :
300 000,00 € HT	40 %	120 000,00 €

Total sur le dispositif 00000423 - Opérations d'infrastructure de transports en commun :	120 000,00 €
---	--------------

Total sur l'imputation 908 - 811 - 381004 - 381004015 :	120 000,00 €
--	--------------

ANNEXE 2 A LA DELIBERATION : FICHES PROJETS

FICHE PROJET DU DOSSIER N° 14001117
--

Commission Permanente du 30 janvier 2014

Objet : ETUDE DE DESSERTE DU GRAND STADE DE RUGBY FFR A RIS ORANGIS
--

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	300 000,00 €	40,00 %	120 000,00 €
	Montant Total de la subvention		120 000,00 €

Imputation budgétaire : 908-811-2041733-381004-200
381004015- Liaisons ferroviaires

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : STIF SYNDICAT TRANSPORT ILE DE FRANCE

Adresse administrative : 41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant :

N° SIRET : 28750007800020

PRESENTATION DU PROJET

Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun

Objet du projet : attribution d'une subvention étude relative à la desserte du grand stade de rugby FFR à Ris Orangis

Date prévisionnelle de début de projet : 1 janvier 2014

Date prévisionnelle de fin de projet : 30 janvier 2015

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Afin d'être au rendez-vous de l'enquête publique du Grand Stade de Rugby FFR prévue en 2015, les études doivent débuter le plus tôt possible.

Objectifs :

Depuis 2010, la Fédération Française de Rugby (FFR) a initié une réflexion en vue de se doter d'un grand stade en Ile-de-France à même d'accompagner l'essor du Rugby dans l'hexagone. Ce stade serait dédié en priorité aux matchs du XV de France, mais aurait pour vocation à recevoir d'autres manifestations culturelles et sportives.

Une phase de candidature a été organisée entre février et juillet 2012 dont le STIF pilotait un groupe de travail spécifiquement dédié à la desserte du stade, en partenariat avec les opérateurs de transport (RFF, la SNCF et la RATP). Il s'agissait d'identifier les impacts et les besoins associés à l'aménagement de cet équipement.

Le site de Ris-Orangis a finalement été retenu en juillet 2012, pour une livraison à horizon 2018.

Sa localisation, à proximité de la Francilienne (N104), située le long de l'autoroute A6, rend le site facilement accessible par la route, notamment depuis l'aéroport d'Orly, ce qui lui assure une bonne desserte nationale et internationale.

Le secteur choisi par la FFR est également desservi par les gares d'Orangis – Bois de l'Epine, Grigny centre et d'Evry Courcouronnes situées sur le RERD et de celle de Brétigny-sur-Orge sur le RERC. En complément, et à horizon 2020, le grand stade bénéficiera aussi de l'accès par le Tram-Train, reliant Evry aux pôles intermodaux de Massy, interconnecté aux RERB et C et au réseau à grande vitesse d'une part, et d'autre part à celui de Versailles-Chantiers, interconnecté quant à lui aux lignes N et U du réseau Transilien (depuis la gare Montparnasse). La FFR estime que dans ce contexte, 60% des spectateurs utiliseraient potentiellement les transports en commun pour venir assister aux manifestations.

Compte tenu des impacts en termes de trafic, sur le réseau routier et sur le réseau de transport en commun (bus et ferroviaire), une étude multimodale doit être engagée afin de confirmer les différentes parts modales estimées pour la desserte du site (le stade et les équipements connexes associés), ainsi que les besoins en stationnement.

Il s'agira ensuite de définir, sur le volet « transport en commun », les grandes lignes du « plan transport » de desserte du site, en situation nominale et lors des manifestations.

Description :

Cette étude se décompose donc en deux phases successives :

La phase 1, objet de la présente convention de financement, prévue sur une durée de 8 mois consistera à :

- établir un diagnostic préalable et global portant sur l'estimation de toutes les parts multimodales (véhicules particuliers et transports en commun) possibles en termes de desserte. Il s'agira de confirmer les données de la FFR,
- Plus spécifiquement, dresser un état des lieux des réserves de capacité du réseau de transport en commun (bus et réseau ferroviaire notamment RERC et RERD),
- A l'issue de ce bilan, juger de la part modale la plus pertinente à développer à terme (bus ou fer),
- A titre de comparaison, et afin d'étayer ce diagnostic, seront recensés les sites à équipement(s) équivalent(s), avec analyse à l'appui des performances atteintes et des pratiques utilisées.

A l'issue de cette la phase, le STIF devra proposer un calendrier prévisionnel de mise en place du « Plan de déplacement » du futur Grand stade ainsi qu'un cahier des charges exhaustif de la phase 2 des études, objet d'une seconde convention de financement.

La phase 2 devra définir les grandes lignes du « plan transport », comprenant l'analyse de la desserte en transport en commun et des éventuels équipements et/ ou ouvrage d'accès à réaliser. Ce volet comprendra une analyse du réseau de bus à développer à terme et des conditions de desserte par le réseau ferroviaire (tangentielle et RER), avec un examen des modalités d'accès et d'acheminement au site en situations nominale et événementielle (soirées de semaine et week-end). Il s'agira d'aboutir à l'issue de cette phase 2 à la définition d'un programme cohérent de desserte, structuré autour des différents modes de déplacement et hiérarchisé en fonction des besoins des utilisateurs, mais sans dégrader les performances du réseau ferroviaire. Les coûts d'investissements et d'exploitation associés devront être estimés dans le cadre de cette phase 2.

Détail du calcul de la subvention :

Le financement de ces études préliminaires est inscrit au protocole Etat-Région correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013.

Le montant total des premières études est estimé à 300 000 €, à financer à répartition égale entre l'Etat, la Région, le CG91.

Périmètre STIF : 300 000€

- Soit une part Etat à hauteur de 120 000 € (40 %)
- Soit une part Région à hauteur de 120 000 € (40 %)
- Soit une part CG91 à hauteur de 60 000 € (20 %)

Ce qui représente une AP RIF totale de 120 000 €

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : CONTRIBUER A L'ACCESSIBILITE/Autres operations

L'organisme ne récupère pas la TVA.

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2014

Dépenses (€)			Recettes (€)		
Libellé	Montant	%	Libellé	Montant	%
Montant total	300 000,00	100,00%	RIF	120 000,00	40,00%
Total	300 000,00	100,00%	ETAT	120 000,00	40,00%
			CG91	60 000,00	20,00%
			Total	300 000,00	100,00%

ECHEANCIER PREVISIONNEL DE CREDITS DE PAIEMENT

Exercice	Montant
2014	60 000,00 €
2015	60 000,00 €

ANTERIORITE DES FINANCEMENTS PUBLICS

Antériorité du soutien régional (informations en cours de consolidation) :

Année	Dispositif d'aide	Montant voté
2010	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	50 750 000,00 €

2010	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	75 620 000,00 €
2010	Opérations d'infrastructure de transports en commun	13 206 000,00 €
2010	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	577 805 000,00 €
2011	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	2 000 000,00 €
2011	Amélioration de la sécurité dans les transports en commun	13 176 757,00 €
2011	Aménagement des infrastructures routières départementales	2 633 721,00 €
2011	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	51 258 000,00 €
2011	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	78 501 745,00 €
2011	Opérations d'infrastructure de transports en commun	40 559 529,00 €
2011	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	1 016 266 900,00 €
2012	Etudes générales dans le domaine des transports - fonctionnement	57 500,00 €
2012	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	52 280 000,00 €
2012	Opérations d'infrastructure de transports en commun	30 900 000,00 €
2012	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	181 226 100,00 €
2012	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	79 160 000,00 €
2012	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	28 369 950,00 €
2012	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	3 600 000,00 €
2013	Contribution régionale à l'exploitation des transports publics franciliens	615 565 000,00 €
2013	Contribution régionale au financement de la carte Imagin'R	53 590 000,00 €
2013	Amgt de partage voirie en faveur des transports en commun et des modes actifs	3 204 250,00 €
2013	Contribution régionale au financement des déplacements des personnes les plus modestes	80 325 000,00 €
2013	Opérations d'infrastructure de transports en commun	23 277 302,37 €
2013	Action spécifique en matière de tarification - jeunes en insertion	4 846 320,00 €
	Montant total	3 078 179 074,37 €

ANNEXE 3 A LA DELIBERATION : CONVENTIONS

Convention de financement pour
les études préliminaires relatives à
la desserte du futur stade de
rugby de la Fédération Française
de Rugby (FFR) à Ris-Orangis

SOMMAIRE

<u>CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION</u>	6
<u>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION</u>	7
<u>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT</u>	8
2.1. LE PÉRIMÈTRE DE LA CONVENTION	8
2.2. CALENDRIER DE RÉALISATION.....	9
<u>ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES</u>	9
3.1. L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	9
3.2. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DES ÉTUDES DE LA PHASE 1	9
3.3. LES FINANCEURS	10
<u>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT.....</u>	10
4.1. ESTIMATION DU COÛT DE L'ÉTUDE	10
4.2. COÛT GLOBAL DES ÉTUDES À LA CHARGE DES MAÎTRES D'OUVRAGE	11
4.2. PLAN DE FINANCEMENT	11
4.3. MODALITÉS DE VERSEMENT DES CRÉDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT ET LA RÉGION	11
4.5. CADUCITÉ DES SUBVENTIONS AU TITRE DU RÈGLEMENT BUDGÉTAIRE DE LA RÉGION	13
4.6. COMPTABILITÉ DES BÉNÉFICIAIRES	14
<u>ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....</u>	14
<u>ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS.....</u>	14
<u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES</u>	15
7.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	15
7.2. RÈGLEMENT DES LITIGES	15
7.3. RÉSILIATION DE LA CONVENTION	15
7.4. DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION	16
7.5. MESURES D'ORDRE	16

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION..... 16

8.1. COMITÉ TECHNIQUE DES ÉTUDES16
8.2. COMITÉ DES FINANCEURS17
8.3. COMMISSION DE SUIVI.....17
8.4. INFORMATION HORS COMITÉ ET COMMISSION DE SUIVI17

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 18

9.1. DIFFUSION DES ÉTUDES.....18
9.2. COMMUNICATION DES FINANCEURS.....18
9.3. CONFIDENTIALITÉ18

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° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,
- Le **Département de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil Général, dûment mandaté par délibération n°

Ci-après désignés par les « financeurs ».

En deuxième lieu,

- **le Syndicat des Transports d'Ile de France**, n°SIRET 287 500 078 00020, Etablissement Public à caractère administratif dont le siège est situé 39bis-41 rue de Châteaudun à Paris (9ème), représenté par sa Directrice Générale, dûment mandatée par délibération n° 2013/16 du Conseil du STIF en date du 16 mai 2013

Ci-après désigné comme le « STIF » ou « l'autorité organisatrice » ou « le maître d'ouvrage ».

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code de l'environnement

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,

Vu la Loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Vu la Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF),

Vu le décret 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,

Vu le décret 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'île de France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

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

Vu le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013,

Vu la délibération du Conseil Général de l'Essonne n° _____ du _____,

Vu la délibération n° _____ de la commission permanente du _____ du Conseil Régional,

Vu la délibération n° _____ du Conseil du STIF du _____,

Il est convenu ce qui suit :

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Depuis 2010, la Fédération Française de Rugby (FFR) a initié une réflexion en vue de se doter d'un grand stade en Ile-de-France à même d'accompagner l'essor du Rugby dans l'hexagone. Ce stade serait dédié en priorité aux matchs du XV de France, mais aurait pour vocation à recevoir d'autres manifestations culturelles et sportives.

Une phase de candidature a été organisée entre février et juillet 2012 dont le STIF pilotait un groupe de travail spécifiquement dédié à la desserte du stade, en partenariat avec les opérateurs de transport (RFF, la SNCF et la RATP). Il s'agissait d'identifier les impacts et les besoins associés à l'aménagement de cet équipement.

Le site de Ris-Orangis a finalement été retenu en juillet 2012, pour une livraison à horizon 2018.

Sa localisation, à proximité de la Francilienne (N104), située le long de l'autoroute A6, rend le site facilement accessible par la route, notamment depuis l'aéroport d'Orly, ce qui lui assure une bonne desserte nationale et internationale.

Le secteur choisi par la FFR est également desservi par les gares d'Orangis – Bois de l'Epine, Grigny centre et d'Evry Courcouronnes situées sur le RERD et de celle de Brétigny-sur-Orge sur le RERC. En complément, et à horizon 2020, le grand stade bénéficiera aussi de l'accès par le Tram-Train, reliant Evry aux pôles intermodaux de Massy, interconnecté aux RERB et C et au réseau à grande vitesse d'une part, et d'autre part à celui de Versailles-Chantiers, interconnecté quant à lui aux lignes N et U du réseau Transilien (depuis la gare Montparnasse). La FFR estime que dans ce contexte, 60% des spectateurs utiliseraient potentiellement les transports en commun pour venir assister aux manifestations.

Compte tenu des impacts en termes de trafic, sur le réseau routier et sur le réseau de transport en commun (bus et ferroviaire), une étude multimodale doit être engagée afin de confirmer les différentes parts modales estimées pour la desserte du site (le stade et les équipements connexes associés), ainsi que les besoins en stationnement.

Il s'agira ensuite de définir, sur le volet « transport en commun », les grandes lignes du « plan transport » de desserte du site, en situation nominale et lors des manifestations.

Cette étude se décomposera donc en deux phases successives :

- **1/ Phase 1 : diagnostic préalable et global portant sur l'estimation de toutes les parts multimodales** (véhicules particuliers et transports en commun) possibles en termes de desserte. Il s'agira de confirmer, le cas échéant, les données de la FFR. Plus spécifiquement, un état des lieux des réserves de capacité du réseau de transport en commun (bus et réseau ferroviaire) et du réseau viaire sera réalisé. Il permettra notamment de juger de la part modale la plus pertinente à développer à terme pour les transports en commun (bus ou fer). A titre de comparaison, et afin d'étayer ce diagnostic, seront recensés les sites à équipement(s) équivalent(s), avec analyse à l'appui des performances atteintes et des pratiques utilisées.

- **2/ Phase 2 : définition des grandes lignes du « plan transport », comprenant l'analyse de la desserte en transport en commun** et des éventuels équipements et/ ou ouvrage d'accès à réaliser. Ce volet comprendra une analyse du réseau de bus à développer à terme et des conditions de desserte par le réseau ferroviaire (tangentielle et RER), avec un examen des modalités d'accès et d'acheminement au site en situations nominale et événementielle (soirées de semaine et week-end). Il s'agira d'aboutir à l'issue de cette phase 2 à la définition d'un programme cohérent de desserte, structuré autour des différents modes de déplacement et hiérarchisé en fonction des besoins des utilisateurs, mais sans dégrader les performances du réseau ferroviaire.

Ce n'est qu'à l'issue des résultats de cette première étude, que les scénarios de desserte en transport en commun ainsi que les éventuelles adaptations (infrastructure, matériel roulant ...) seront analysées. Les coûts d'investissements et d'exploitation associés devront être estimés dans le cadre de cette phase 2.

L'objet de la présente convention consiste à réaliser dans un premier temps uniquement les études de la phase 1, incluant la définition du cahier des charges de la phase 2. Elle est financée par l'Etat, la Région, le Département de l'Essonne et la Communauté d'Agglomération d'Evry Centre Essonne.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des études préliminaires relatives à la réalisation du stade de rugby FFR phase 1,
- de préciser le contenu des études nécessaires,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet dans sa phase 1,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet du présent avenant la dénomination suivante :

« Etudes de desserte du futur stade de rugby FFR de Ris-Orangis »

ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est composé comme suit :

Opérations	Contenu	Maîtres d'ouvrage
Phase 1		
Diagnostic modes de transport existants	Sur la base de l'étude de la FFR	STIF
Réserve de capacité des réseaux existants	Capacité ferroviaire sur les lignes de RERC, RERD, Capacité routière et lignes de bus	STIF
Benchmark sites équivalents		STIF
Définition du cahier des charges de la phase 2		STIF

S'agissant de la phase 1, le STIF s'attachera à collecter auprès des opérateurs de transports et des maîtres d'ouvrage les éléments nécessaires à cette étude.

A l'issue de la phase 1, le STIF proposera un calendrier prévisionnel de mise en place du « Plan de déplacement » du futur Grand stade ainsi qu'un cahier des charges exhaustif de la phase 2 des études, objet d'une seconde convention de financement.

La présente convention **intègre notamment dans son périmètre** :

- La compensation des frais de maîtrise d'ouvrage (notamment pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation des entités des maîtres d'ouvrage en charge de l'exploitation, de la maintenance, de la sûreté et de la sécurité des lieux et des services de transport à l'élaboration de l'avant-projet),
- Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements.
- Les activités et prestations nécessaires au compte rendu de l'avancement des études qui sont à la charge du maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.
- La mise à jour et la présentation d'un planning détaillé de réalisation de l'opération jusqu'à sa mise en service.

L'ensemble des documents sera remis par les maîtres d'ouvrage au STIF et aux financeurs de la présente convention en deux exemplaires papiers et un exemplaire sous format CD-Rom.

S'agissant de la phase 2, à titre d'information et sous réserve des précisions qui seront apportées dans le cadre des études de la phase 1, les études préliminaires porteront sur les adaptations d'organisation, d'offre, de service, d'infrastructures ou d'équipements divers permettant de définir la desserte adéquate au futur stade de rugby FFR.

Les études d'infrastructures comprendront :

- la confirmation de l'opportunité ;
- la confirmation de la faisabilité (ou les propositions de solutions alternatives dans le cas contraire) ;
- les conditions techniques et financières de réalisation (au niveau de précision d'une étude préliminaire) ;
- l'esquisse d'un calendrier de réalisation ;
- l'appréciation des avantages procurés.

Par ailleurs, le STIF réalisera des études de trafic qui permettront d'estimer les besoins d'offre de la ligne.

Les investissements consacrés à la réalisation du stade de rugby FFR feront l'objet d'une évaluation par les opérateurs.

Ces études de la phase 2 devront s'articuler avec les études déjà en cours par ailleurs, portant notamment sur l'évolution de l'offre de desserte à moyen et long terme étudiée dans le cadre du Schéma de Principe du RERD, la réalisation du tram-train Massy Evry, et l'extension de la pointe du soir dans le cadre du Schéma Directeur du RERC.

Ces études seront menées conjointement avec les maîtres d'ouvrage RFF et SNCF.

2.2. Calendrier de réalisation

Le délai de réalisation de l'ensemble de l'étude (phase 1 et phase 2) est fixé à 18 mois en lien avec l'enquête publique du projet du grand stade, soit :

- pour la phase 1 : 6 mois,
- pour la phase 2 : 12 mois

Pour la présente convention, la **durée de l'étude de la phase 1 est fixée à six mois** à compter de la notification de la convention par le STIF.

ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

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 Île-de-France.

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des études de la phase 1

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

Compte tenu des demandes de desserte via le réseau des transport en commun et l'ébauche d'un « Plan transport » global autour du grand stade, il est convenu que le STIF assure la maîtrise d'ouvrage des études de la phase 1 de la présente convention.

Cette étude sera menée en collaboration avec la DIRIF et le Département de l'Essonne, et ce, afin de disposer d'éléments tangibles et fiables s'agissant de la desserte routière, notamment du réseau national (A6 et N104) et départemental.

Le STIF pourra confier en partie les études complémentaires nécessaires à l'élaboration du dossier de la phase 1 via des conventions de reversement auprès des maîtres d'ouvrage des réseaux (fer, routes, bus) desservant le futur grand Stade.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études, objet de la présente convention, s'inscrit pour l'Etat et la Région dans le cadre du protocole relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017, signée le 19 juillet 2013 qui prévoit le financement d'études pour la « desserte d'équipements franciliens d'échelle régionale ».

Les financeurs de l'étude sont les suivants :

- L'Etat,
- La Région Ile-de-France,
- Le Département de l'Essonne.

Le STIF est le bénéficiaire des financements versés par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département de l'Essonne associé à la communauté d'agglomération Evry Centre Essonne et ci-après désigné « **le Bénéficiaire** ».

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser les subventions nécessaires à la réalisation, par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.2, des études, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la présente convention.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût de l'étude

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **0,300 M€ HT courants, non actualisables et non révisables, valeur de référence 2014, soit 0,282M€ HT aux CE 01/2012.**

Les montants en euros constants, aux conditions économiques de janvier 2012, sont également indiqués à l'article 4.2.1 de la présente convention.

4.2. Coût global des études à la charge des maîtres d'ouvrage

4.2.1. Tableau de synthèse de répartition des coûts par bénéficiaire

Les coûts pris en charge par le bénéficiaire, rattachés aux périmètres définis à l'article 3.2, sont établis comme suit :

Bénéficiaire	Coûts M€ HT constants aux CE 01/2012	Coûts M€ courants HT
STIF	0,282	0,300
TOTAL	0,282 M€	0,300 M€

4.2. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, valeur de référence 2014, non actualisables, non révisables.

Etudes préliminaires Stade FFR à Ris Orangis (M€ courants)				
Montant M€ HT et %				
	État 40 %	Région 40 %	CG91 20 %	Total
STIF	0,120	0,120	0,060	0,300M€
TOTAL	0, 120	0, 120	0, 060	0, 300M€

4.3. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

4.4.1. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le bénéficiaire transmettra aux 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/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération.

A-Versement des acomptes

a - Pour la Région :

La demande de versements d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le STIF indiquant notamment la référence des **factures acquittées**, leur **date d'acquittement** et le montant des **factures acquittées**.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.2.
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte, est signé par le représentant légal des maîtres d'ouvrage.

b - Pour l'Etat :

La demande de versement d'acompte auprès du STIF comprendra :

- l'état d'avancement de chacun des postes de dépenses (exprimé en pourcentage) tel que définis à l'article 4.2., signé par le Directeur d'opérations du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif 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 4.2.
- également pour le STIF, un état récapitulatif des factures acquittées certifiées exactes par le comptable public en charge de la comptabilité du STIF.

c - Pour le CG91

A REMPLIR

B-Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région et l'Etat aux bénéficiaires est plafonné à 95% avant le versement du solde. Ce taux de 95% est applicable pour la Région uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2007-2013 au titre du GP5 et complété par la Convention Particulière Transport signée le 26 septembre 2011.

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

4.4.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente 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 indiqués à l'article 4.4.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Pour le STIF, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations et certifié par le comptable public.

4.4.3. Paiement

Le versement des montants de subvention appelés par le maître 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 qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- STIF sur le compte ouvert à la RGF, Paris dont le RIB est le suivant :
Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEA 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	01.40.61.86.08 Veronique.schaeffer@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	35, boulevard des Invalides 75007 PARIS	Unité Aménagement Durable Transports en Commun Secrétariat général	01.53.85.56.21 annabelle.acharrok@iledelfrance.fr
STIF	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissement	01.82.53.80.70 Celine.kruger-trinchon@stif.info
CG91			

4.5. 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.

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.

4.6. Comptabilité des Bénéficiaires

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à cette étude.

Il 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.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE 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.

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix 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 qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global et par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2., les co-financeurs sont informés lors de la réunion du comité des financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire.

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

ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES

7.1. 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 mentionnée à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

7.2. Règlement des litiges

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

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

7.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un 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.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

7.4. Date d'effet et durée 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 dans les conditions prévues à l'article 7.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- réception des documents indiqués à l'article 2.1 de la présente convention,
- solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2.

7.5. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

8.1. Comité technique des études

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération. Ce comité, convoqué par le STIF, comprend l'ensemble des signataires et des maîtres d'ouvrage concernés par ce projet.

Le Comité technique se réunit en tant que besoin et au moins une fois par an, les membres étant convoqués avec un préavis minimum de deux semaines et les éléments étant envoyés au moins sept jours au préalable par le maître d'ouvrage coordinateur.

Le Comité technique est le cadre privilégié permettant :

- de partager les éléments d'études techniques, les éventuels points durs et leurs impacts financiers et administratifs le cas échéant, en impliquant en amont les acteurs de l'opération,
- de développer un point technique lors d'une séance spécifique,
- de valider les choix techniques si nécessaire,
- de suivre le déroulement technique de la démarche,
- de préparer les différents comités et les commissions de suivi sur les aspects techniques.

A cette fin, les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans le projet.

8.2. Comité des financeurs

Il est constitué un **comité des financeurs** comprenant l'ensemble des signataires de la convention, sous la présidence du STIF.

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

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement de l'étude au regard des éléments demandés dans la convention de financement, et du calendrier,
- le suivi financier de la convention et les éventuels écarts constatés, les besoins d'études complémentaires possibles à ce stade,
- le suivi des estimations du projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre du projet),
- les éléments liés à la communication du projet,
- le projet de contenu des conventions de financement des étapes ultérieures du projet,
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi,
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil du STIF.

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

Le comité des financeurs se réunit également autant que de besoins sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements de programmation technique et financière, et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

8.3. Commission de suivi

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

Elle se réunit au moins une fois par an, 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.

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.

8.4. Information hors comité et commission de suivi

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude 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 sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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.

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

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

9.1. Diffusion des études

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a émises.

Ces études seront communiquées, sur première demande, aux financeurs et au STIF qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

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.

9.2. Communication des financeurs

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de projets Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires et financeurs: l'Etat, la Région, Le Département de l'Essonne, la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne,
- en dernier : le logo du STIF

9.3. Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables. Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, conformément à l'article 9.1 ci-dessus, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par les financeurs.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de

leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.

- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la Convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la Convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Partie notifiera sans délai à l'autre la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir à l'autre Partie la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le moment et le contenu.

ANNEXES

- Annexe 1 : Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des appels de fonds

ANNEXE 1 :
**Echéancier prévisionnel des autorisations de programme
 et des dépenses**

1.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS PAR MOA

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE STIF EN M€

M€ HT Courants	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	0,120	00	00	0,120
Région	0,120	00	00	0,120
CG 91	0,60	00	00	0,60
Total	0,300	00	00	0,300

1.2 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND STIF EN M€**

M€ Courants HT	2014	2015	2016	TOTAL
Etat	0,60	0,60	-	0,120
Région	0,60	0,60	-	0,120
CG 91	0,30	0,30	-	0,60
Total	0,150	0,150	00	0,300