

**Rapport pour le Conseil régional**  
MARS 2017

*Présenté par*  
**Valérie Pécresse**  
*Présidente du Conseil régional*  
*d'Ile-de-France*

**PROTOCOLE CADRE DE FINANCEMENT POUR LA  
RÉALISATION DU T12 EXPRESS (ex TRAM TRAIN MASSY-EVRY)**



*Sommaire*

<b>EXPOSÉ DES MOTIFS .....</b>	<b>4</b>
<b>PROJET DE DÉLIBÉRATION .....</b>	<b>6</b>
<b>ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION : PROTOCOLE CADRE .....</b>	<b>8</b>

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Le projet Tram-Train Massy-Evry, désormais dénommé T12 Express, vise à relier Massy-Palaiseau à Évry Courcouronnes en mode tram-train pour répondre efficacement aux déplacements de banlieue à banlieue. La déclaration d'utilité publique a été obtenue le 22 août 2013. Les premiers travaux ont été lancés début 2016 pour une mise en service d'ici 2021. Son prolongement à Versailles-Chantiers est programmé à horizon 2025.

Ce projet constitue une rocade ferroviaire permettant d'offrir des liaisons de banlieue à banlieue confortables et performantes. Il permettra de relier la Préfecture au pôle de Massy qui accueille les RER B et C et les TGV. Le projet permettra aussi de remplacer une des très nombreuses branches du RER C pour permettre à ce dernier de concentrer ses services sur la liaison vers Paris. Enfin, TTME désenclavera des quartiers sensibles en reconversion.

Le CPER signé en 2015 ne permettait pas de lancer l'opération par défaut de discussions avec le Conseil départemental. Il a fallu reprendre les négociations en lien avec la nouvelle majorité du Conseil départemental de l'Essonne pour trouver un plan de financement viable et supportable par tous. La Région s'est assurée de la réalité des besoins financiers en tenant compte d'un calendrier réaliste de l'opération et, dans un contexte de baisse des prix des travaux publics, en obtenant la suppression des provisions trop importantes que les opérateurs avaient pris pour se couvrir des risques d'inflation.

Le vote de la délibération cadre n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 approuvant la révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de plan 2015-2020 a permis d'entériner l'ajustement du tour de table financier du tram-train Massy-Évry. Il tient compte de l'apport pouvant raisonnablement être attendu du département conformément à la délibération de ce dernier. L'État et la Région ont conjointement accepté de compenser un tiers de la participation du bloc local, sauvant ainsi l'opération. La Région, avec une part de 55,8 %, est le premier financeur du projet.

Le présent rapport a pour objet d'approuver le protocole de financement de TTME pour permettre le lancement de l'opération.

Le coût d'objectif de T12 Express est estimé à **526,4 M€ CE06/2011**, soit **553,1 M€ courants**. Une fois déduit le montant des études d'avant-projet, de projet et les premières acquisitions foncières, le coût de réalisation est estimé à **475,0 M€ courants**. Ce montant est inscrit au CPER.

Afin de sécuriser le plan de financement global de la phase de réalisation du T12 Express et de permettre le respect du calendrier de mise en service, les financeurs et les maîtres d'ouvrage se sont accordés sur le projet de protocole cadre de financement, qu'il vous est aujourd'hui proposé d'approuver. Cet accord s'est concrétisé le 7 février dernier lors de la signature à Massy de la revoyure du CPER en présence du Premier ministre.

Ce protocole permet à l'État, à la Région et au Département de l'Essonne de financer cette opération de manière soutenable sur le plan budgétaire, en respectant le CPER 2015-2020. Il permet également aux maîtres d'ouvrage de disposer de la visibilité leur permettant d'engager l'opération.

La Région confirme au travers de ce protocole son engagement fort sur cette opération dès 2017 : elle assume 80 % du financement de l'opération cette année, garantissant ainsi le respect du calendrier. Pour 2017, la Région s'est ainsi substituée à l'Etat en accroissant de plus 45% sa participation prévue. L'Etat devra dans les années ultérieures rattraper sa part de financement et atteindre ainsi celle fixée par la revoyure du CPER.

Cet effort sans précédent démontre que c'est uniquement grâce à la mobilisation de la Région que ce protocole peut aujourd'hui être signé et cette opération voir le jour.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**La Présidente du Conseil régional  
d'Île-de-France**



**VALÉRIE PÉCRESSE**

## PROJET DE DÉLIBÉRATION

### DU

#### PROTOCOLE CADRE DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DU T12 EXPRESS (ex TRAM TRAIN MASSY-EVRY)

##### LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
  - VU** Le Code des transports ;
  - VU** Le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014, notamment l'alinéa o) de l'article 9, étendant les missions de la Société du Grand Paris (SGP) et définissant les conditions dans lesquelles elle peut participer à des projets d'infrastructures de réseaux de transport public de voyageurs, autres que ceux dont elle s'est vu confier la maîtrise d'ouvrage en 2010 ;
  - VU** Le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris ;
  - 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 Île-de-France sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;
  - VU** La délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable ;
  - VU** La délibération cadre n° CR 36-14 du 19 juin 2014 approuvant le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
  - VU** Le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014 modifiant le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du grand Paris ;
  - VU** La délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 approuvant le versement des subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale, dans son article 3 ;
  - VU** La délibération cadre n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
  - VU** La délibération n° CR 92-15 du 18 décembre 2015 relative aux délégations d'attributions du Conseil régional à sa Commission permanente ;
  - VU** La délibération cadre n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 approuvant la révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan 2015-2020 ;
  - VU** La délibération n° CP 15-729 du 8 octobre 2015 approuvant la convention de financement relative à la réalisation de l'opération Tram Train Massy Evry et portant affectation d'une autorisation de programme dans son article 2 ;
  - VU** Le budget de la Région d'Île-de-France pour 2017 ;
  - VU** Le rapport CR 2017-64 présenté par Madame la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France ;
  - VU** L'avis de la Commission des transports ;
  - VU** L'avis de la Commission des finances ;
- APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

#### **Article n°1**

Approuve le protocole cadre relatif au financement du T12 Express, joint en annexe à la présente délibération.

Autorise la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France à le signer.

**Article n°2 :**

Donne délégation à la Commission permanente pour attribuer et affecter les subventions et approuver les conventions de financement relatives à l'opération T12 Express tel que défini dans le protocole cadre approuvé à l'article 1 de la présente délibération.

Donne délégation à la Commission permanente pour approuver les avenants au protocole cadre objet de l'article 1 de la présente délibération dans la limite des montants de financement inscrits.

**La Présidente du Conseil régional  
d'Île-de-France**

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXE À LA DÉLIBÉRATION : PROTOCOLE CADRE**



Janvier  
2017

## TRAM 12 EXPRESS

**Protocole-cadre relatif aux engagements financiers  
et aux conventions nécessaires à la réalisation du  
Tram 12 Express entre Massy et Evry**



**Protocole cadre de financement relatif à la réalisation de l'opération  
Tram 12 Express régissant les rapports entre  
L'État, la Région Île-de-France, le Conseil départemental de l'Essonne,  
Le STIF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités**

**SOMMAIRE**

<b>PREAMBULE</b>	<b>8</b>
<b>ARTICLE I. OBJET DU PROTOCOLE</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE II. COUT D'OBJECTIF DE L'OPERATION</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE III. COUT DE REALISATION DU PROJET</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE IV. PLAN DE FINANCEMENT</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE V. INTERET GENERAL DU PROJET</b>	<b>13</b>
<b>ARTICLE VI. ENGAGEMENTS DES AP/AE ET MISE EN OEUVRE</b>	<b>13</b>
<b>ARTICLE VII. ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE VIII. MODALITES D'ACTUALISATION</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE IX. MODALITES DE SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE X. MODIFICATION ET RESILIATION DU PROTOCOLE</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE XI. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE</b>	<b>15</b>



Entre,

**En premier lieu,**

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Ile-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du \_\_\_\_\_ du Conseil régional d'Ile-de-France,

Le **Conseil départemental de l'Essonne**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de l'Assemblée départementale du \_\_\_\_\_ du Conseil départemental,

- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, dûment mandaté par délibération du Conseil d'administration de RFF en date du 12 juin 2014,

Ci-après désignés par « **les financeurs** ».

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Mobilités**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 2 place aux Etoiles, représentée le Directeur Général SNCF Transilien, dûment habilité à signer la présente convention,
- **SNCF Réseau**, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 92 avenue de France, représenté par son Directeur Général Délégué, dûment mandaté par délibération du Conseil d'administration de RFF en date du 12 juin 2014,
- le **STIF**, Syndicat des Transports d'Ile de France, Établissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 41 rue de Châteaudun, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment mandaté par délibération n°2016/302 du Conseil du STIF en date du 13 juillet 2016,

Ci-après désignés individuellement par le « maître d'ouvrage » et conjointement par « **les maîtres d'ouvrages** », le STIF assurant le rôle de maître d'ouvrage coordonnateur.

**En troisième lieu,**

- le **Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)** dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2016/302 en date du 13 juillet 2016,

Ci-après désigné comme « **le STIF** » ou « **l'autorité organisatrice** ».

Ensemble ci-après dénommés individuellement « **la Partie** » et conjointement « **les Parties** »

## Visas

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- 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°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- Vu** le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités ;
- Vu** le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement et son décret d'application 2002-428 du 25 mars 2002 ;
- Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- Vu** la délibération cadre n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 ;
- Vu** la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- Vu** la délibération cadre n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 approuvant la révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan 2015-2020 ;
- Vu** le Règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, adopté par la délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 ;
- Vu** le Règlement financier du Conseil départemental de l'Essonne adopté par délibération n° 2011-01-0012 du 27 juin 2012 du Conseil départemental ;
- Vu** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du tram-train Massy-Evry, approuvé par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2008/0136 du 14 février 2008 ;
- Vu** le schéma de principe approuvé par décision du Conseil du STIF n°2012/0099 du 11 avril 2012 ;
- Vu** la déclaration de projet de Tram-train Massy-Evry, approuvée par décision du Conseil d'Administration du STIF n°2013-177 du 10 juillet 2013 ;
- Vu** l'arrêté inter-préfectoral du 22 août 2013 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, du projet de Tram-train Massy-Evry ;
- Vu** l'Avant-projet approuvé par décision du Conseil du STIF n°2014-248 en date du 5 juin 2014 ;
- Vu** le Plan Pluriannuel d'Investissement adopté par délibération du Conseil départemental de l'Essonne n°2016-01-0080 du 15 décembre 2016 ;
- Vu** la délibération \_\_\_\_\_ du Conseil d'administration de SNCF Réseau du \_\_\_\_\_ approuvant sa participation financière au projet de Tram 12 Express ;
- Vu** la délibération \_\_\_\_\_ du Conseil d'administration de SNCF Mobilité du \_\_\_\_\_ approuvant sa participation financière au projet de Tram 12 Express ;
- Vu** la délibération \_\_\_\_\_ du Conseil du STIF du \_\_\_\_\_ approuvant le présent protocole ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Ile-de-France n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ approuvant le présent protocole ;

**Vu** la délibération du conseil départemental de l'Essonne n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ approuvant le présent protocole ;

**Il est convenu ce qui suit :**

## **PREAMBULE**

### **Historique du projet de Tram 12 Express**

La réalisation d'une tangentielle pour relier Massy et Evry, dans le département de l'Essonne a fait l'objet de plusieurs études dans les années 1990 et 2000. Afin de répondre efficacement aux déplacements de banlieue à banlieue, le Schéma directeur de la région Île-de-France de 1994 prévoyait la création de liaisons de transport collectif de rocade. Dans le cadre de ce schéma, le projet de Tangentielle Sud (Versailles – Melun) a été inscrit, en s'appuyant sur l'opportunité que constituent les infrastructures existantes de la Grande Ceinture. La Tangentielle Sud s'inscrivait dans un réseau de rocades nommé LUTECE (Liaison Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure) qui a fait l'objet d'une étude, menée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAU-IDF). Un phasage de ce réseau LUTECE a été retenu afin d'offrir le meilleur rapport coûts/avantages, tout en restant dans une fourchette d'investissements réaliste. Par la suite, différents projets ont été étudiés, notamment celui d'une Tangentielle Ouest/Sud qui devait relier Achères-Ville à Melun. Ce projet a été soumis à une concertation en 2001. Son coût a été estimé à 1 500 millions d'euros, un montant qui s'est révélé trop élevé pour assurer sa viabilité. Au vu de ces résultats, le Conseil d'administration du STIF a décidé, en décembre 2002, de revenir à des projets distincts (Tangentielle ouest d'un côté et Tangentielle sud de l'autre), avec pour chacun, un mode de transport et un phasage du projet le mieux adapté aux besoins et aux contraintes. D'autres études ont ensuite (entre 2003 et 2005) été menées sur la partie sud, qui ont conclu à l'abandon d'une solution ferroviaire lourde et à la solution tramway, qui ne permettait pas une réutilisation des infrastructures ferroviaires existantes.

A la demande du Préfet et du Conseil départemental de l'Essonne, il a été décidé en 2005 de lancer une étude sur des solutions alternatives de type tram-train ou train léger avec une priorité : relier Evry à Massy, les deux pôles économiques majeurs de l'Essonne en assurant un maillage avec les RER B, C et D et en desservant les grands pôles d'activités (centre d'envergure Massy – Saclay – Les Ulis – Orly, Ville d'Evry). Les différentes études ont conduit à déterminer le tracé le plus à même de renforcer l'attractivité de la liaison Massy-Evry et ont abouti au projet de « tram-train Massy-Evry » ou TTME. Pour accélérer la mise en œuvre du TTME, l'Etat et la Région Ile-de-France se sont engagés, dans le cadre du plan Espoir Banlieues en 2008 à apporter 150M€ aux conditions économiques de 2008 à parts égales pour la desserte de ces quartiers en difficulté.

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du TTME a été approuvé le 14 février 2008 par le Conseil du STIF. Sur cette base, une concertation publique, organisée par le STIF, s'est déroulée du 25 mai au 3 juillet 2009.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009, qui a décidé de poursuivre le projet sur les bases du tracé soumis à la concertation et de réaliser le dossier d'enquête publique sur toutes les études afférentes, y compris l'examen des conditions de prolongement du tram-train de Massy à Versailles et la réalisation des aménagements suivants : création de la station ZAC de la Bonde à Massy, hypothèse d'une station supplémentaire à Champlan et Savigny-sur-Orge, la prise en compte de la desserte du quartier de Grand Vaux depuis la station de tram-train d'Epinay-sur-Orge, l'étude par SNCF Réseau du « ripage » de la Grande Ceinture le long de la rue des Rossays à Savigny-sur-Orge.

Le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ont été approuvés le 11 avril 2012 par le Conseil du STIF. L'enquête publique s'est déroulée du 7 janvier au 12 février 2013 et la Déclaration d'Utilité Publique a été obtenue le 22 août 2013 par arrêté préfectoral. Les études d'avant-projet ont été approuvées par le conseil du STIF du 05 juin 2014.

Le Tram-Train Massy Evry (TTME) est inscrit au Schéma directeur de la région Île-de-France, approuvé par décret le 27 décembre 2013 et au contrat de plan Etat-Région 2015-2020, où il est doté d'une enveloppe de 475 millions d'euros. Dans la perspective du début des travaux, le STIF lui a attribué sa dénomination définitive de Tram 12 Express.

### **Présentation du projet**

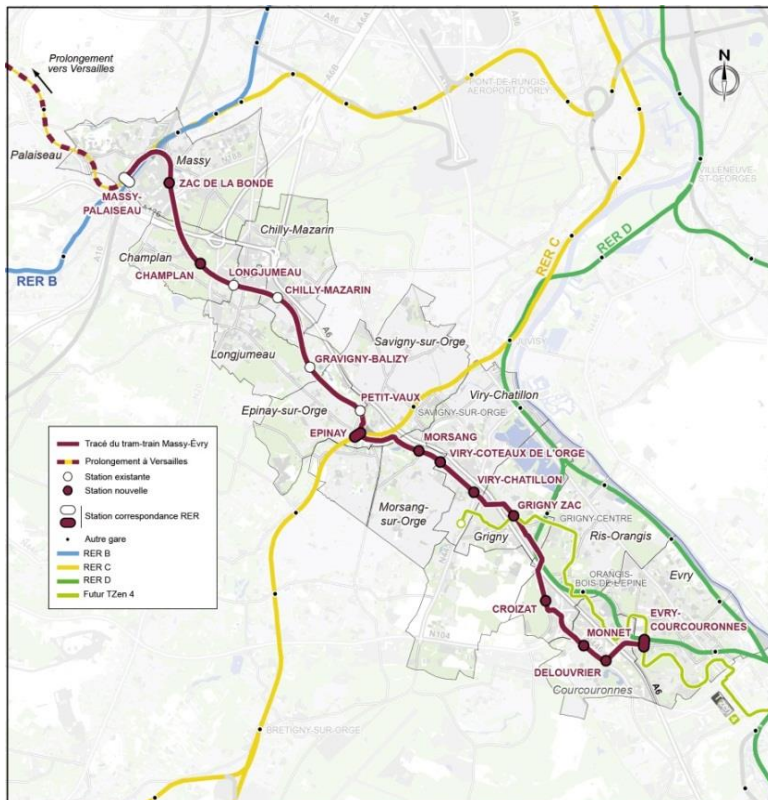
Le Tram 12 Express consiste en la création d'une liaison directe entre Massy-Palaiseau et Evry-Courcouronnes, via les communes de Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis et Courcouronnes.

L'opération du Tram 12 Express s'étend sur 20,7 km et compte 16 stations. Elle consiste d'une part en la création d'une voie nouvelle sur le tronçon Epinay-sur-Orge / Evry-Courcouronnes (10,6 km) et d'autre part en l'aménagement d'une voie ferroviaire existante sur le tronçon Massy-Palaiseau / Epinay-sur-Orge (10,1 km), en substitution de l'actuelle mission Z 6 du RER C.



### L'opération comprend :

- la réalisation de l'infrastructure ;
- la création de 11 nouvelles stations (2 sur le Réseau Ferré National et 9 sur la nouvelle infrastructure urbaine) ;
- la réalisation d'un atelier-garage sur les communes de Massy et Palaiseau ;
- la réalisation des équipements nécessaires à l'exploitation de la ligne.



### Objectifs

Le Tram 12 Express a pour objectifs de :

- favoriser les déplacements de banlieue à banlieue ;
- améliorer le maillage du réseau de transports en commun ;
- relier deux pôles économiques majeurs Massy et Evry ;
- proposer une alternative à l'utilisation de la voiture particulière ;
- améliorer la desserte du territoire ;
- favoriser l'attractivité du territoire.

## Financement du projet

Les conventions déjà votées dans le cadre du projet de Tram 12 Express sont les suivantes :

- convention relative à la réalisation des études de schéma de principe, des études d'impact, du dossier d'enquête publique et du dossier de sécurité, pour un montant de 1 400 000 € HT courants, approuvée par délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n°CP 09-1225 du 17 novembre 2009 ;
- convention relative à la réalisation des études de schéma de principe – périmètre SNCF, pour un montant de 1 080 000 € HT courants, approuvée par délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n°CP 10-987 du 17 novembre 2010 ;
- avenant à la convention relative à la réalisation des études de schéma de principe, des études d'impact, et du dossier d'enquête publique, pour un montant de 3 030 000 € HT courants, approuvée par délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n°CP 11-419 du 19 mai 2011 ;
- convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet, pour un montant de 17 026 000 € HT courants, approuvée par délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n°CP 12-523 du 12 juillet 2012 ;
- convention relative aux premières acquisitions foncières et à la dépollution du site de remisage de Massy, d'un montant de 22 000 000 € HT courants, approuvée par délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n°CP 12-866 du 21 novembre 2012 ;
- convention relative aux études projet (PRO), à la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) et libération d'emprises, d'un montant de 39 162 288 € HT courants, approuvée en Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n°CP 14-605 du 17 octobre 2014 ;
- convention n°1 relative à la réalisation du projet, d'un montant de 83 962 264 € HT courants, approuvée en Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n° CP 15-729 du 8 octobre 2015.

**Le coût d'objectif du Tram 12 Express est de 526,4 M€ constants (CE 06/2011), soit 553,1 M€ courants, selon les modalités d'actualisation définies dans l'Article VIII**

Les études d'avant-projet (AVP), les premières acquisitions foncières, la dépollution, les études projet, la mission d'assistance aux contrats de travaux ont déjà été financés pour un montant global de 78,188 M€ courants. Ainsi, **le montant de la phase de réalisation de l'opération Tram 12 Express, couvert par le présent protocole, s'élève à 475 M€ courants.**

Le CPER 2015-2020 a été signé par l'Etat et la Région en 2015. Des négociations ont été entreprises pour trouver un plan de financement viable et supportable par tous.

La révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan 2015-2020, approuvé par la délibération du Conseil régional n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 , a permis d'entériner l'ajustement du tour de table financier du Tram 12 Express pour tenir également compte de l'apport pouvant raisonnablement être attendu du Département conformément à la délibération qu'il avait lui-même prise sur sa participation financière au CPER. L'État et la Région ont conjointement accepté d'augmenter leur participation en compensation, afin de permettre la réalisation de l'opération.

Le présent document est désigné comme suit :

**« Protocole cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet Tram 12 Express »**

## Article I. OBJET DU PROTOCOLE

L'objet du présent protocole est de définir les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières pour la mise en œuvre de l'opération du « Tram 12 Express », selon les termes de l'avant-projet (AVP) approuvé par le STIF le 5 juin 2014.

Le présent protocole fixe un coût d'objectif sur lequel chacun des maîtres d'ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération les concernant tels que définis dans AVP.

Les financeurs reconnaissent l'obligation et la capacité du STIF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilité, en tant que maîtres d'ouvrage conjoints chargés de l'opération, à prendre dès le vote du protocole en Conseil du STIF, toutes dispositions et engagements pour mener à bien le projet, conformément à l'AVP du projet approuvé par le STIF le 5 juin 2014.

Ce protocole se déclinera, au fur et à mesure de l'avancement du projet, en conventions de financement qui préciseront les conditions techniques, administratives et financières dans lesquelles seront mis en place ces financements. Ces conventions s'inscriront dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2015-2020.

## Article II. COUT D'OBJECTIF DE L'OPERATION

Le coût d'objectif du projet, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil du STIF du 5 juin 2014, est de **526,4 M€ aux conditions économiques de juin 2011**, soit 553,1 M€ courants conventionnels selon les modalités d'actualisation prévues à l'Article VIII. Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet, les acquisitions foncières et les travaux de réalisation du projet. Ainsi, le coût d'objectif global du projet est différent de la phase de réalisation du projet, objet du présent protocole.

Aux termes de l'AVP, la répartition du coût d'objectif par maître d'ouvrage est la suivante :

Tram 12 Express Coût d'objectif global par maître d'ouvrage en M€ HT constants et courants conventionnels		
Maître d'ouvrage	Montant en M€ constants HT CE juin 2011	Montant en M€ courant conventionnels HT
STIF	255,8 M€	268,8 M€
SNCF Réseau	170,9 M€ <i>(y compris substitutions routières)</i>	179,6 M€ <i>(y compris substitutions routières)</i>
SNCF Mobilités	99,7 M€	104,7 M€
<b>Total</b>	<b>526,4 M€</b>	<b>553,1 M€</b>

### Article III. COUT DE REALISATION DU PROJET

Le coût de réalisation du projet correspond à l'estimation du coût d'objectif du projet en € courants, calculés selon les modalités d'actualisation définies à l'Article VIII, déduction faite du montant des études AVP, PRO, des missions ACT, des premières acquisitions foncières.

Tram 12 Express Coût de réalisation par maître d'ouvrage en M€ HT constants et courants conventionnels		
Maître d'ouvrage	Montant en M€ constants HT CE juin 2011	Montant en M€ courant conventionnels HT
STIF	213,6 M€	222,6 M€
SNCF Réseau	152,4 M€ <i>(y compris substitutions routières)</i>	158,9 M€ <i>(y compris substitutions routières)</i>
SNCF Mobilités	89,7 M€	93,5 M€
<b>Total</b>	<b>455,7 M€</b>	<b>475,0 M€</b>

### Article IV. PLAN DE FINANCEMENT

Les clés de financement sont fixées par la révision du volet « mobilité multimodale » du Contrat de Plan 2015-2020 :

Tram 12 Express Plan de financement global prévisionnel Montant en euros courants conventionnels HT et % (1)					
	État	Région	Département 91	SNCF Réseau (1)	TOTAL
STIF	66 875 000 €	124 189 670 €	30 898 138 €	-	222 600 000 €
SNCF Réseau	47 735 300 €	88 646 410 €	3 823 586 €	19 600 000 €	158 890 000 €
SNCF Mobilités	28 089 800 €	52 163 919 €	12 978 277 €	-	93 501 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>142 700 000 €</b>	<b>265 000 000 €</b>	<b>47 700 000 €</b>	<b>19 600 000 €</b>	<b>475 000 000 €</b>
%	30,05%	55,80%	10,05%	4,10%	100,00%

(1) SNCF Réseau autofinance son propre périmètre de maîtrise d'ouvrage. Ce pourcentage est calculé à titre indicatif, sur la base du montant forfaitaire en euros courants du financement apporté par SNCF Réseau sur son périmètre.

La signature du présent protocole cadre vaut engagement des financeurs, Etat, Région, Département de l'Essonne et SNCF Réseau à participer au financement nécessaire à la réalisation du projet, tel que défini dans l'avant-projet approuvé le 5 juin 2014 par le Conseil du STIF, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 6 et ce, dans la limite des montants en euros courants conventionnels HT inscrits dans le plan de financement global prévisionnel indiqué ci-dessus.

## Article V. INTERET GENERAL DU PROJET

Dans le cadre du présent protocole cadre, les financeurs demandent aux collectivités territoriales, compte tenu de l'intérêt général du projet, de renoncer à faire payer aux maîtres d'ouvrage :

- les frais d'indemnisation liés au projet, notamment par la vente des tréfonds nécessaires à l'opération ;
- les redevances d'occupation temporaire du domaine public.

## Article VI. ENGAGEMENTS DES AP/AE ET MISE EN OEUVRE

### 1.1. Engagements des financeurs

La signature du présent protocole cadre vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux, dans les conditions et selon les plans de financement détaillés dans l'article IV.

Les contributions des financeurs, objet d'autorisations de programme (AP) et d'autorisations d'engagement (AE), seront mises en place dans le cadre de conventions de financement approuvées ultérieurement au présent protocole cadre, conformément aux besoins des maîtres d'ouvrage.

### 1.2. Modalités de financement du Tram 12 Express

#### (a) Principes de cadencement des conventions de financement

Les conventions de financements seront établies sur la base des besoins prévisionnels des maîtres d'ouvrage et pour les besoins des financeurs traduit en autorisations de programme (AP) / autorisations d'engagement (AE), selon les montants indiqués dans les tableaux de l'article (b).

Dans le cadre des conventions de financement, les parties conviennent que :

- les maîtres d'ouvrage procèdent aux appels de fonds par ordre de notification des conventions de financement selon un principe de saturation des crédits disponibles en euros courants conventionnels et dans le respect du montant en euros 2011 ;
- le principe de plafonnement des acomptes est repris dans la dernière convention de financement.

#### (b) Echancier prévisionnel des engagements d'AP/ AE (vote des subventions)

L'échancier prévisionnel en AP/ AE du protocole cadre, en euros courants, est indiqué ci-dessous.

Il ne tient pas compte des AP/AE mises en place antérieurement à la période couverte par le CPER 2015-2020.

Ces montants pourront être retravaillés lors de l'élaboration annuelle des conventions de financement. Les financeurs s'engagent en particulier à l'approbation de la convention de financement « REA 2 » au plus tard pour mai 2017.

Les valeurs indiquées ci-dessous constituent des plafonds sauf accord des financeurs.

€ courants	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
<b>Etat</b>	23,51		10	30	30	49,19		<b>142,7</b>
<b>Région</b>	44,50		179	41,50				<b>265,0</b>
<b>CD 91</b>	12,59		15,0	15,0	5,11			<b>47,7</b>
<b>SNCF Réseau</b>	3,36		10,49	5,75				<b>19,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>83,96</b>	<b>0,00</b>	<b>214,49</b>	<b>92,25</b>	<b>35,11</b>	<b>49,19</b>	<b>0,00</b>	<b>475,0</b>

## (c) Echancier prévisionnel des crédits de paiement (versement des subventions)

L'échancier prévisionnel en crédits de paiement, en euros courants, est indiqué ci-dessous. Il est établi de manière à répondre aux besoins des maîtres d'ouvrage. Il ne tient pas compte des crédits de paiements correspondant aux engagements conclus avant la période couverte par le CPER 2015-2020.

L'échancier sera précisé dans les conventions de financement successives. Leur montant n'excédera pas les plafonds cumulés actualisables retenus en AP/ AE précisés ci-dessus.

€ courants	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Etat	17,6	20,9	20,0	29,8	29,8	14,8	9,8	142,7
Région	33,4	55,9	55,1	55,1	55,1	10,4		265,0
CD 91	2,7	4,4	8,4	8,5	8,5	7,6	7,6	47,7
SNCF Réseau	2,5	3,4	4,1	4,1	4,1	1,4		19,6
<b>TOTAL</b>	<b>56,2</b>	<b>84,6</b>	<b>87,6</b>	<b>97,5</b>	<b>97,5</b>	<b>34,2</b>	<b>17,4</b>	<b>475,0</b>

**Article VII. ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE**

La signature du présent protocole cadre vaut engagement des maîtres d'ouvrage (STIF, SNCF Réseau, SNCF Mobilité) à respecter les engagements pris au titre de l'AVP validé par le Conseil du STIF du 5 juin 2014, notamment, le coût d'objectif de **526,436 M€ aux conditions économiques de juin 2011**, sous réserve de la mise à disposition des financements par les financeurs selon les conditions définies dans le présent protocole cadre.

Les maîtres d'ouvrage, sous réserve du respect des engagements pris à l'article 1.2, s'engagent à :

- procéder à des appels de fonds en justifiant de dépenses acquittées/ réalisées,
- à ne procéder aux appels de fonds qu'après notification de chaque convention de financement du projet.

**Article VIII. MODALITES D'ACTUALISATION**

Les conditions économiques de référence du présent protocole-cadre sont celles de juin 2011. Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation du projet doivent être ramenés aux conditions économiques de juin 2011, par application de l'indice TP01. Les dates retenues pour la réalisation du projet correspondent à la conclusion des marchés par le maître d'ouvrage. Pour faciliter les calculs, une date barycentrique est retenue à octobre 2019.

L'actualisation conventionnelle prévisionnelle est calculée à partir des derniers indices connus à la date de la convention, puis en utilisant un taux d'actualisation de 1.8% par an. Le détail du calcul de l'actualisation conventionnelle est annexé au présent protocole (annexe 1).

Les appels de fonds seront formulés et payés en euros courants, les maîtres d'ouvrage justifieront *in fine* la cohérence d'ensemble avec le coût d'objectif de l'opération exprimé en euros constants aux conditions économiques de juin 2011.

Les états d'acomptes seront établis en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence de juin 2011 par application des derniers indices connus. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence de juin 2011 par application des indices définitifs. Les maîtres d'ouvrage justifieront *in fine* le respect du coût d'objectif de l'opération exprimé en euros 06/2011 par application des indices définitifs.

## **Article IX. MODALITES DE SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE**

Les partenaires s'engagent à réaliser annuellement un bilan du protocole, le premier bilan étant effectué dans un délai de douze mois à compter de la notification du présent protocole.

Dans le cadre de la gouvernance de l'opération, et conformément au suivi des projets du Contrat de Plan, un comité de suivi des conventions de financement (CSCF), réunissant les maîtres d'ouvrage et les financeurs, sera mis en place. Il se réunira au minimum une fois par semestre.

En fonction de l'avancée des travaux, ce comité de suivi pourra provoquer autant que de besoin des comités dédiés au suivi comptable de l'opération et des Comités des Financeurs. Ce principe sera rappelé dans chaque convention de financement.

Un bilan physique et financier sera établi par les maîtres d'ouvrage à la mise en service.

## **Article X. MODIFICATION ET RESILIATION DU PROTOCOLE**

Toute modification du protocole-cadre de financement global donne lieu à l'établissement d'un avenant élaboré selon les mêmes modalités que celles du protocole-cadre. En particulier, toute modification du coût ou des contributions des financeurs donne lieu à l'établissement d'un avenant permettant d'en requalifier les termes.

Conformément aux principes généraux applicables aux contrats administratifs reconnus par le Conseil d'Etat, les Parties peuvent prononcer la résiliation du présent Contrat-Cadre de financement Global pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal à l'ensemble des autres parties.

## **Article XI. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE**

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

La date de prise en considération des dépenses financées est celle de l'approbation par la Commission Permanente du Conseil Régional d'Île-de-France de la première convention de réalisation du projet, soit le 8 octobre 2015.

Le protocole cadre prend fin à l'expiration de la dernière des conventions de financement visées à l'article 5 et au plus tard au 31 décembre 2030.

Fait en quatre exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le        /        / 2017

Pour l'Etat, Jean-François CARENCO Préfet de la région d'Île-de-France	Pour la Région d'Île-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France
Pour le Conseil Départemental de l'Essonne, François DUROVRAY Président	Pour le STIF, Laurent PROBST Directeur Général
Pour SNCF Réseau, Patrick JEANTET	Pour SNCF Mobilités, Guillaume PEPY



## ANNEXE 1

### Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle du protocole cadre

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect d'un coût d'objectif en € constants, en l'occurrence, pour le Tram 12 Express, aux conditions économiques de juin 2011. La référence au coût d'objectif en € constants permet de comparer les coûts entre eux et de s'assurer du respect du coût d'objectif, indépendamment des fluctuations conjoncturelles.

Les financeurs affectent les subventions (AP/AE) en € courants, au fur et à mesure de l'état d'avancement du projet. C'est pourquoi, le protocole cadre et les conventions de financement prévoient une méthodologie de calcul en € courants conventionnels.

Le montant prévisionnel du projet, en € courants conventionnels, est calculé de la manière suivante :

- Le taux d'actualisation du « reste à financer » en € constants est calculé en deux phases :
- Pour la période passée (entre 2011 et 2016), actualisation sur le dernier indice connu de la série TP01 à la date du protocole. Compte tenu du changement de base des indices TP à compter d'octobre 2014, la série des index en vigueur entre juin 2011 et octobre 2014 est harmonisée par application du coefficient de raccordement de l'INSEE ;
- pour l'avenir, application du taux de 1,8% par an.
- L'actualisation est fixée en prenant pour hypothèse une valeur barycentrique d'octobre 2019

Ainsi le calcul du montant en € courants conventionnels du projet TTME est le suivant :

Valeur constatée du TP01		Coût d'objectif
janv-11	102,2	
juin-11	103,6	526,436
janv-13	107,9	
oct-14	106,5	
janv-16	100,2	
oct-16	103	
Hypothèse inflation	1,80%	
oct-17	104,9	
oct-18	106,7	
oct-19	108,7	553,088
oct-20	110,6	
oct-21	112,6	

Les autres valeurs du protocole sont déduites par application des clés de répartition.