

**Rapport pour la commission
permanente du conseil régional
JUILLET 2022**

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

**CPER - FINANCEMENT D'OPÉRATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'AMÉNAGEMENT D'UN
PÔLE MULTIMODAL (75, 78, 92)**

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS	3
ANNEXE AU RAPPORT	4
Annexe : Carte des opérations	5
PROJET DE DÉLIBÉRATION	7
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION	10
Annexe 1 - Fiches projet	11
Annexe 2 - Convention de financement T3 Ouest	22
Annexe 3 - Convention de financement des surcoûts EOLE / T3 OUEST	56
Annexe 4 - Convention de financement T10	79
Annexe 5 - Convention de financement Pôle de Mantes	110

EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour accroître son dynamisme économique et améliorer la qualité de vie, la région Île-de-France a fait des transports du quotidien l'une de ses priorités. Afin de concrétiser la révolution des transports engagée au service des Franciliennes et des Franciliens, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun.

Le présent rapport vous propose de poursuivre ces investissements en attribuant 5 subventions relatives à des opérations de tramways et à un pôle d'échanges multimodal, et en approuvant 4 conventions de financement au titre du CPER 2015-2020 pour un montant total de **72 352 674 €** de participation régionale.

L'objet de ces conventions est détaillé ci-dessous :

- Poursuite du financement des travaux du **Tramway T3B à Porte Dauphine** (75) pour un montant total de **28 075 210 €**. La présente convention permet à la Région d'engager la dernière tranche de sa part de financement.
- Financement de surcoûts sur le prolongement du RER E à l'Ouest (Eole) engendrés par le projet du Tramway T3B à Porte Dauphine (75), pour un montant total de 50 220 721 € dont **14 212 464 €** de participation régionale.
- Poursuite du financement des travaux et des acquisitions foncières du **Tramway T10 Antony – Clamart** (92), pour un montant total de 48 190 000 € dont **29 890 000 €** de participation régionale.
- Poursuite du financement des études du **Pôle d'échanges multimodal de Mantes-la-Jolie** (78), pour un montant total de 500 000 € dont **175 000 €** de participation régionale.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

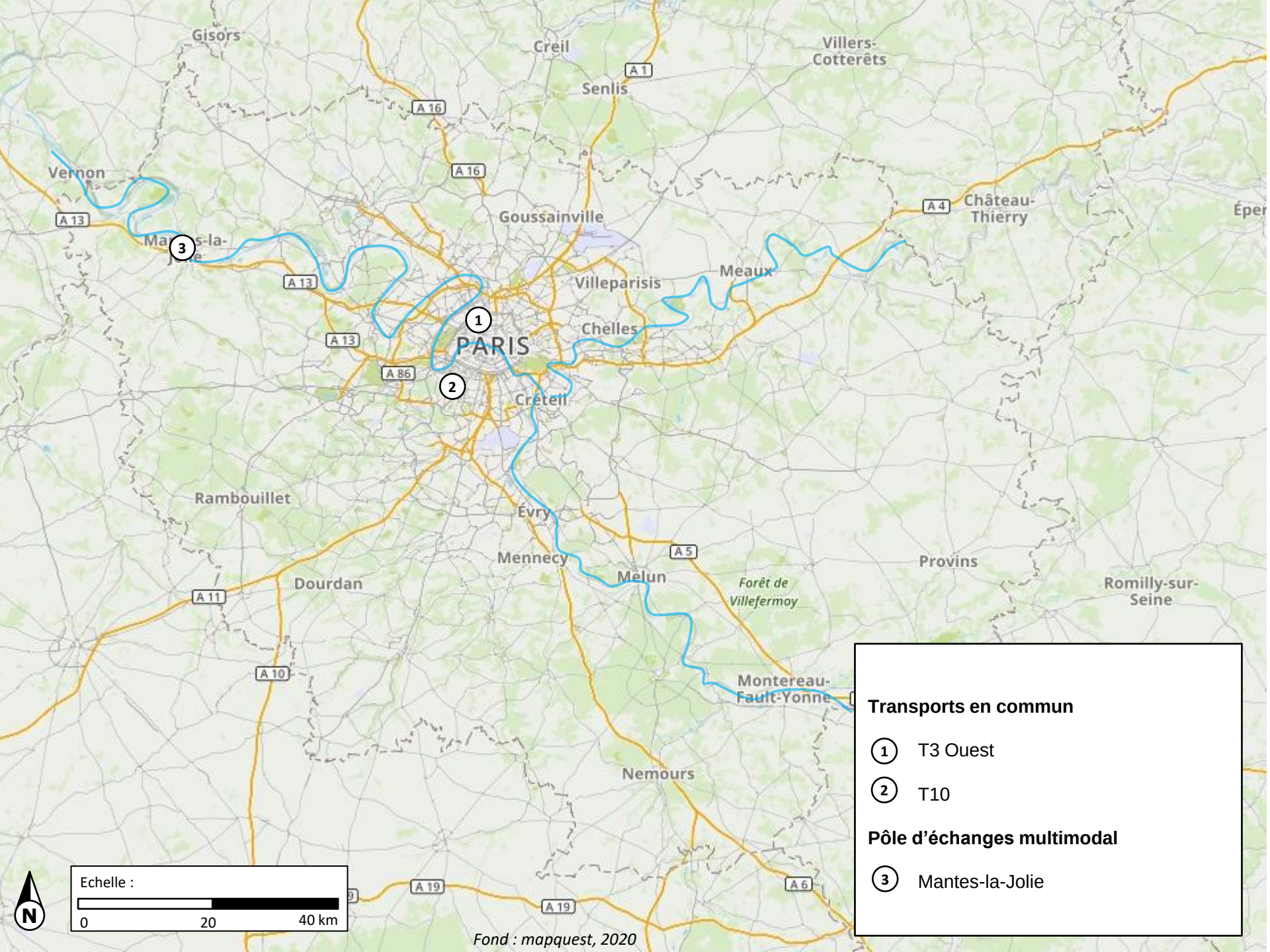
La présidente du conseil régional
d'Île-de-France



VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXE AU RAPPORT

Annexe : Carte des opérations



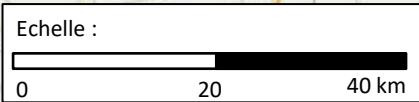
Transports en commun

① T3 Ouest

② T10

Pôle d'échanges multimodal

③ Mantes-la-Jolie



PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU 7 JUILLET 2022

CPER - FINANCEMENT D'OPÉRATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL (75, 78, 92)

La commission permanente du conseil régional d'Île-de-France,

VU le code des transports ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de la commande publique ;

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

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

VU la délibération cadre n° CR 36-14 du 19 juin 2014 approuvant le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

VU la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 relative à la mesure « 100 000 nouveaux stages pour les jeunes Franciliens » ;

VU la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021 modifiée relative aux délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente ;

VU la délibération n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour 2022 ;

VU l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

VU l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

VU le rapport n°CP 2022-165 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer au financement du prolongement du tramway T3b à la Porte Dauphine détaillé en annexe 1 (fiche projet 22002901) à la présente délibération, par l'attribution d'une

subvention d'un montant maximum prévisionnel de **28 075 210 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexes 2 à la présente délibération et autorise la Présidente du Conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **28 075 210 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs » - programme PR 811-005 « Liaisons tramways » - Action 481005011 « Liaisons tramways », du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale » ;
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris » ;
- Action 112 « Développement du réseau » ;
- Projet 11209 « T3 – Maillot ».

Article 2 :

Décide de participer au financement des modification du projet EOLE générées par le prolongement du tramway T3b à la Porte Dauphine détaillé en annexe 1 (fiche projet 22005471) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **14 212 464 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **14 212 464 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs » - programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale » ;
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris » ;
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs » ;
- Opération 11119 « Prolongement d'Eole à l'ouest ».

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet de Tramway 10 Antony – Clamart (92), détaillé en annexe 1 (fiches projet 22002705 et 22002708) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **29 890 000 €**.

Subordonne le versement de ces subventions à la signature de la convention jointe en annexe 4 à la présente délibération et autorise la Présidente du Conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **29 890 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs » - programme PR 811-005 « Liaisons tramways » - Action 481005011 « Liaisons tramways », du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale » ;
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris » ;

- Action 112 « Développement du réseau » ;
- Projet 11214 « T10 - Tramway Antony – Clamart ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet du Pôle d'échanges multimodal de Mantes-la-Jolie détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiche projet 22005519) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **175 000 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 5 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **175 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 812 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme PR 812-010 « Grands pôles intermodaux », action 481010011 « Grands pôles intermodaux » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11220 « Pôle de Mantes la Jolie »

Article 5 :

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter des dates prévisionnelles de démarrage indiquées dans les fiches projet n° 22005471 et n° 22005519 en annexe à la délibération, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe de la délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier, prorogée par la délibération CR 2021-055 du 21 juillet 2021.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**

VALÉRIE PÉCRESSÉ

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 - Fiches projet

DOSSIER N° 22002705 - TRAMWAY T10 ANTONY - CLAMART - CONVENTION REA5 (IDFM)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)

Imputation budgétaire : 908-811-2041733-481005-200

Action : 481005011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	7 900 000,00 € HT	62,03 %	4 900 000,00 €
	Montant total de la subvention		4 900 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES
Adresse administrative : 39 BIS - 41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS
Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local
Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 7 juillet 2022 - 31 décembre 2023

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le tramway T10 Antony-Clamart, inscrit au SDRIF, a été déclaré d'utilité publique le 11 octobre 2016. Il reliera la Croix-de-Berny à la Place du Garde et desservira les villes d'Antony, de Chatenay-Malabry, du Plessis Robinson et de Clamart. Ces quatre communes forment un territoire dynamique qui accueille près de 175 000 habitants et environ 65 000 emplois. Sur 8,5km, ce projet permettra de renforcer l'offre de transport dans le sud des Hauts-de-Seine et proposera des correspondances avec le RER B, le T6, le « TVM » et de nombreuses lignes de bus. L'arrivée du T10 facilitera les déplacements au quotidien et apaisera les circulations.

Le coût d'objectif du projet défini au niveau des études AVP et validé par le conseil d'administration du syndicat des transports d'Île-de-France du 22 mars 2017, est de 351 M€ HT aux conditions économiques de décembre 2011 (hors matériel roulant).

La présente convention permet d'engager la cinquième tranche de réalisation, comprenant les travaux d'aménagements urbains et la poursuite des travaux liés à la voie ferrée, à la ligne aérienne de contact et au site de maintenance et de remisage.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions

liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Le projet est inscrit au Contrat de plan État – Région 2015 – 2020 avec la clé de financement suivante :

- 21 % pour l'État,
- 49 % pour la Région,
- 30 % pour le CD 92.

En mai 2021, l'Etat a indiqué vouloir augmenter son financement sur la convention REA 4 afin de solder sa participation au titre des besoins 2021 et 2022.

L'Etat a porté ainsi sa participation à hauteur de 24,150 M€ répartis entre les 2 MOA (CD 92 et IDFM) dont 6,3 M€ pour IDFM et n'a donc plus rien à financer sur la convention REA 5.

De ce fait, le besoin pour la cinquième tranche du projet du T10 est estimé à 7,9 M€ HT pour IDFM.

Après accord entre les financeurs, la subvention régionale attribuée à Ile-de-France Mobilités est de 4 900 000 € avec un taux de participation de 62,03%. Cette clé résultante permet à la Région d'atteindre la participation de 49% sur l'ensemble du projet.

La convention REA 5 solde la participation régionale sur ce projet.

Localisation géographique :

- ANTONY
- CHATENAY-MALABRY
- LE PLESSIS-ROBINSON
- CLAMART

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/T10 - Tramway Antony-Clamart

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
travaux	7 900 000,00	100,00%
Total	7 900 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	4 900 000,00	62,03%
Subvention Etat	0,00	0,00%
Subvention Département (sollicitée)	3 000 000,00	37,97%
Total	7 900 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22002708 - TRAMWAY T10 ANTONY - CLAMART - CONVENTION REA5 (CD92)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)

Imputation budgétaire : 908-811-204133-481005-200

Action : 481005011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	40 290 000,00 € HT	62,03 %	24 990 000,00 €
	Montant total de la subvention		24 990 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

Adresse administrative : 57 RUE DES LONGUES RAIES
92000 NANTERRE CEDEX

Statut Juridique : Département

Représentant : Monsieur Georges SIFFREDI, Président

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : cinquième tranche de réalisation du tramway T10

Dates prévisionnelles : 7 juillet 2022 - 31 décembre 2023

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le tramway T10 Antony-Clamart, inscrit au SDRIF, a été déclaré d'utilité publique le 11 octobre 2016. Il reliera la Croix-de-Berny à la Place du Garde et desservira les villes d'Antony, de Chatenay-Malabry, du Plessis Robinson et de Clamart. Ces quatre communes forment un territoire dynamique qui accueille près de 175 000 habitants et environ 65 000 emplois. Sur 8,5km, ce projet permettra de renforcer l'offre de transport dans le sud des Hauts-de-Seine et proposera des correspondances avec le RER B, le T6, le « TVM » et de nombreuses lignes de bus. L'arrivée du T10 facilitera les déplacements au quotidien et apaisera les circulations.

Le coût d'objectif du projet défini au niveau des études AVP et validé par le conseil d'administration du syndicat des transports d'Île-de-France du 22 mars 2017, est de 351 M€ HT aux conditions économiques de décembre 2011 (hors matériel roulant).

La présente convention permet d'engager la cinquième tranche de réalisation, comprenant les travaux d'aménagements urbains et la poursuite des travaux liés à la voie ferrée, à la ligne aérienne de contact et au site de maintenance et de remisage. Elle couvre également les acquisitions foncières nécessaires au projet.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris,

VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Le projet est inscrit au Contrat de plan État – Région 2015 – 2020 avec la clé de financement suivante :

- 21 % pour l'État,
- 49 % pour la Région,
- 30 % pour le CD 92.

En mai 2021, l'Etat a indiqué vouloir augmenter son financement sur la convention REA 4 afin de solder sa participation au titre des besoins 2021 et 2022.

L'Etat a porté ainsi sa participation à hauteur de 24,150 M€ répartis entre les 2 MOA (CD 92 et IDFM) dont 17,85 M€ pour le Département, et n'a donc plus rien à financer sur la convention REA 5.

De ce fait, le besoin pour la cinquième tranche du projet du T10 est donc estimé à 40,29 M€ pour le Département.

Après accord entre les financeurs, la subvention régionale attribuée à Ile-de-France Mobilités est de 24 990 000 € avec un taux de participation de 62,03%. Cette clé résultante permet à la Région d'atteindre le taux de participation de 49% sur l'ensemble du Projet.

La convention REA 5 solde la participation régionale pour ce projet.

Localisation géographique :

- ANTONY
- CHATENAY-MALABRY
- LE PLESSIS-ROBINSON
- CLAMART

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/T10 - Tramway Antony-Clamart

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOA et MOE	4 000 000,00	9,93%
travaux	35 000 000,00	86,87%
Acquisitions foncières	1 290 000,00	3,20%
Total	40 290 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	24 990 000,00	62,03%
Subvention Etat	0,00	0,00%
Fonds propres	15 300 000,00	37,97%
Total	40 290 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 22002901 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T3 A LA PORTE DAUPHINE -
FINANCEMENT REA3 - VILLE DE PARIS (75)**

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)

Imputation budgétaire : 908-811-204143-481005-200

Action : 481005011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	28 075 210,00 € HT	100,00 %	28 075 210,00 €
	Montant total de la subvention		28 075 210,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VILLE DE PARIS

Adresse administrative : PLACE DE L'HOTEL DE VILLE
75004 PARIS

Statut Juridique : Commune

Représentant : Madame Anne HIDALGO, Maire

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 7 juillet 2022 - 30 juin 2024

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette extension d'une longueur de 3,2 kilomètres accueillera 7 nouvelles stations.

Elle partira de la porte d'Asnières, terminus du T3 actuellement en travaux, pour rejoindre la porte Dauphine, en empruntant les boulevards des Maréchaux. La mise en service est prévue au 1er trimestre 2024.

Au stade de l'avant-projet, le coût total du projet est estimé à 199,84 M€, y compris la provision pour aléas et imprévus hors matériel roulant et aux conditions économiques de janvier 2016.

La mise en service de ce dernier prolongement est attendue pour début 2024, afin d'être opérationnel pour les Jeux Olympiques et Paralympiques.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les prolongements du tramway T3 ont été inscrits au CPER 2015-2020, et la révision en 2021 du contrat permet d'assurer le financement des études et travaux nécessaires à la mise en service du tramway T3b jusqu'à la Porte Dauphine.

Grâce aux engagements pris dans les conventions précédentes, et selon le protocole d'engagement approuvé par l'ensemble des parties prenantes du projet, ont déjà été financées la totalité des dépenses liées au système de transport (sous maîtrise d'ouvrage RATP), soit 86 348 500 € HT courants, ainsi que 81% des dépenses liées à l'insertion urbaine (sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris), soit 120 616 290 € (sur un coût d'objectif de 149 691 500 € courants).

Cette convention permet à la Région de solder sa participation à l'opération, conformément au calendrier de financement initial de l'opération. Les autres financeurs (Etat, Ville de Paris) ont engagé le solde de leur participation en 2021.

Ce solde de la participation régionale représente un montant de 28 075 210 € courants.

Localisation géographique :

- VILLE DE PARIS (EPT1)

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/T3 Maillot

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2022

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Maîtrise d'ouvrage	1 000 000,00	3,56%
Maîtrise d'oeuvre travaux	1 000 000,00	3,56%
Travaux préparatoires	2 500 000,00	8,90%
Ouvrages d'Art	8 000 000,00	28,49%
Voirie et espace public	13 000 000,00	46,30%
Equipements urbains	500 000,00	1,78%
Siganlisation	1 500 000,00	5,34%
PAI	575 210,00	2,05%
Total	28 075 210,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	28 075 210,00	100,00%
Total	28 075 210,00	100,00%

DOSSIER N° 22005471 - EOLE - FINANCEMENT DES SURCOUTS LIES AU T3 OUEST - SNCF RESEAU (75)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	50 220 721,00 € HT	28,30 %	14 212 464,00 €
	Montant total de la subvention		14 212 464,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Luc LALLEMAND, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 7 juillet 2016 - 30 juin 2024

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du projet de prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par le Conseil Régional le 7 juillet 2016 (n° CR 98-16) et un protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE approuvé par délibération n° CP 2021-030 du 21/01/2021.

Les travaux couverts par la présente subvention s'inscrivent donc dans ce financement global. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses à partir de la date d'approbation de la première convention travaux soit le 12 octobre 2016.

Description :

L'extension du tramway T3b à la Porte Dauphine (T3 Ouest) sera, à sa mise en service en 2024, en correspondance avec le RER E EOLE à la Porte Maillot.

Le coût d'objectif du prolongement du RER E à l'Ouest, comprenant la réalisation de l'infrastructure et de NEXTEO EOLE « Sol », défini dans le cadre de l'AVP approuvé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités le 5 mars 2014, est de 3,327 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009).

Cette extension du tramway T3b a amené SNCF Réseau à revoir le programme envisagé pour la gare EOLE Porte Maillot : l'accès initial de la gare a été repositionné, et la gare a été redimensionnée pour prendre en compte les hypothèses de trafic revues à la hausse.

Ces révisions du programme ont entraîné des surcoûts du programme EOLE.

Réunis par le Préfet de Région le 22 mars 2022, les financeurs d'EOLE sont parvenus à un accord pour débloquer en urgence 650 M€ CE 2012, dont 43,3 M€ CE 2012 sont à la charge du projet T3 Ouest, conformément à la proposition d'IDFM validée par le rapport du CGEDD.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Conformément aux expertises d'IDFM et du CGEDD, et à la décision des financeurs réunis par le Préfet de Région le 22 mars 2022, le montant total de la subvention est de 43,3 M€ CE 2012, soit 50,2 M€ courants, réparti selon les clés de financement du prolongement du T3 inscrites au CPER :

Ville de Paris : 30 132 433 € (60%)

Région : 14 212 464 € (28,3%)

Etat : 5 875 824 € (11,7%)

Localisation géographique :

- DEPARTEMENT DE PARIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Prolongement d'Eole à l'ouest

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	50 220 721,00	100,00%
Total	50 220 721,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	5 875 824,00	11,70%
Subvention Région (sollicitée)	14 212 464,00	28,30%
Subvention Ville de Paris (sollicitée)	30 132 433,00	60,00%
Total	50 220 721,00	100,00%

DOSSIER N° 22005519 - POLE - Convention AVP Pôle de Mantes-la-Jolie - GPS&O (78)

Dispositif : CPER – Pôles multimodaux (n° 00001089)

Délibération Cadre : CR123-16 du 14/12/2016

Imputation budgétaire : 908-812-204143-481010-200

Action : 481010011- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER – Pôles multimodaux	500 000,00 € HT	35,00 %	175 000,00 €
Montant total de la subvention			175 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : GRAND PARIS SEINE ET OISE
Adresse administrative : RUE DES CHEVRIES
78410 AUBERGENVILLE
Statut Juridique : Communauté Urbaine
Représentant : Madame Cécile ZAMMIT-POPESCU, Présidente

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 18 novembre 2020 - 30 juin 2023

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Cette convention est un complément de l'avenant n°1 voté en CP n°2020-417 du 18 novembre 2020, ayant pour objet d'intégrer le démarrage des études d'AVP.

Description :

L'accroissement des flux attendus avec l'arrivée d'Eole en 2024 en gare de Mantes-la-Jolie, ainsi que l'accroissement des emprises de la gare, induit par ce prolongement du RER E d'une part, l'arrivée sur la gare du TCSP d'autre part, nécessitent de reconfigurer le pôle d'échanges pour qu'il soit en adéquation avec la situation future.

L'objectif de l'opération est d'offrir aux usagers une intermodalité optimisée et un meilleur rabattement sur la gare.

Le schéma de principe a été adopté le 8 octobre 2020, permettant de définir les grandes lignes du projet d'aménagement.

La présente affectation vise à poursuivre à un niveau avant-projet (AVP) les études de réaménagement du pôle de Mantes-la-Jolie.

Dans le cadre de la mesure « 100.000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens », le bénéficiaire de cette subvention s'est engagé à recruter 3 stagiaire(s) ou alternant(s) pour une période minimale de 2 mois.

Détail du calcul de la subvention :

Les études d'avant-projet correspondent à un montant total de 500 000 € HT. Elles sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 selon la répartition suivante :

- État : 75 000 € (15 %)
- Région : 175 000 € (35 %)
- Département des Yvelines : 125 000 € (25 %)
- Communauté Urbaine GPS&O : 125 000 € (25 %)

Localisation géographique :

- MANTES-LA-JOLIE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Pôle de Mantes la Jolie

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2022

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes	500 000,00	100,00%
Total	500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	175 000,00	35,00%
Subvention Etat (sollicitée)	75 000,00	15,00%
Subvention Département des Yvelines (sollicitée)	125 000,00	25,00%
Fonds propres	125 000,00	25,00%
Total	500 000,00	100,00%

Annexe 2 - Convention de financement T3 Ouest

2022

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3B A LA PORTE DAUPHINE

T3 OUEST

Convention de financement
relative aux travaux de
prolongement du tramway T3b

REA3

Convention N° _____



Table des matières

Table des matières.....	2
Visas	5
1. Préambule.....	7
A. Objectifs de l'Opération.....	7
B. Historique	7
C. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation 8	
D. Caractéristiques principales de l'Opération	8
E. Coût d'objectif global de l'Opération.....	9
F. Modalités d'actualisation.....	9
G. Rappel des conventions de financement antérieures	9
H. Contexte de la présente convention	10
1. Définitions	11
2. Objet de la convention.....	11
2.1. Périmètre de la convention.....	12
2.2. Délais de réalisation	12
3. Rôles et engagements des parties	12
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité	12
3.2. La maîtrise d'ouvrage.....	13
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage.....	13
3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage.....	13
3.2.3. Engagements du Maître d'ouvrage.....	14
3.2.4. Dépenses communes.....	14
3.3. Les financeurs.....	15
3.3.1. Identification des financeurs	15
3.3.2. Engagements des financeurs	15
4. Modalités de financement et de paiement	15
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel.....	15
4.2. Coûts détaillés par le maître d'ouvrage	16
4.3. Plan de financement.....	16
4.4. Modalités de paiement	17
4.4.1. Echéanciers des appels de fonds.....	17
4.4.2. Versement d'acomptes.....	17
4.4.3. Versement du solde	18

4.4.4.	Paie ment	18
4.4.5.	Bénéficiaire et domiciliation	19
4.5.	Caducité des subventions	19
4.6.	Comptabilité du bénéficiaire	19
5.	Gestion des écarts	20
5.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet	20
5.2.	En cas de dépassement du coût du Projet	20
6.	Modification de l'avant-projet	21
7.	Modalités de contrôle	21
7.1.	Par les financeurs	21
7.2.	Par Île-de-France Mobilités	22
7.3.	Intervention d'experts	22
8.	Modalités d'audit	22
9.	Organisation et suivi de la convention	22
9.1.	Le comité de pilotage	22
9.2.	Le comité des financeurs	23
9.3.	Le comité technique	23
9.4.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance	24
9.5.	Suivi de la communication institutionnelle	24
10.	Bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de financements publics [bilan LOTI- art. L.1511-6 Code des transports]	25
11.	Dispositions générales	25
11.1.	Modification de la convention	25
11.2.	Règlement des litiges	25
11.3.	Résiliation de la convention	25
11.4.	Date d'effet et durée de la convention	26
11.5.	Date d'éligibilité des dépenses	26
ANNEXES		31
Annexe 1 :	Échéancier prévisionnel des appels de fonds (en M€ courants)	32
Annexe 2 :	Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux	33

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Ile-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional dûment mandatée par la délibération n° _____ du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- **La Ville de Paris**, représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° _____ du conseil de Paris en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **La Ville de Paris**, représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° _____ du conseil de Paris en date du _____,

Ci-après désignée « **le maître d'ouvrage** » ou « **le bénéficiaire** »,

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 par l'Etat et la Région, révisé par avenant approuvé par la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-004 du 4 février 2021, portant allongement de deux ans et intégration du « plan de relance » francilien sur les mobilités ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n°2015-532 en date du 7 octobre 2015 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;

Vu la délibération n°2016-260 en date du 13 juillet 2016 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le Bilan de la Concertation ;

Vu le dossier d'enquête publique approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 13 décembre 2017 ;

Vu la déclaration de projet approuvée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2007 ;

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

Vu la délibération n°CP2017-527 de la commission permanente de la région Île-de-France du 22 novembre 2017 approuvant la convention de financement des études relatives aux études AVP et PRO du prolongement du T3 à l'Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ;

Vu l'avant-projet approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2019 ;

Vu le Protocole relatif au financement du prolongement du projet T3 à Porte Dauphine ;

Vu la délibération n°CP2020-359 de la commission permanente de la région Île-de-France du 23 septembre 2020 approuvant la première convention de financement relative aux travaux du prolongement du T3 à l'Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ;

Vu la délibération n°CP2021-414 de la commission permanente de la région Île-de-France du 19 novembre 2021 approuvant la deuxième convention de financement relative aux travaux du prolongement du T3 à l'Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine ;

Vu la délibération n° CP2022-165 de la commission permanente de la région Île-de-France du 7 juillet 2022 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil de Paris n° _____ du _____ 2022 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° _____ du _____ 2022 approuvant la présente convention ;

1. Préambule

Le tracé du prolongement du T3b à l'Ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine dessert les 17^e et 16^e arrondissements de Paris, ainsi que les communes limitrophes de Levallois-Perret et de Neuilly-sur-Seine. Il apporte une extension de 3,2 km et 7 nouvelles stations.

A. Objectifs de l'Opération

Le projet du prolongement du T3b à l'Ouest poursuit plusieurs objectifs généraux :

- **Desservir un territoire très dense de l'ouest parisien :**

Le territoire traversé par le projet de prolongement du tramway T3 est marqué par une forte densité de population, d'activités économiques, culturelles et sportives. Le projet permettra de desservir les quartiers Berthier-Champerret et Gouvion-Saint-Cyr, ainsi que le Palais des Congrès de Paris dans le 17^e arrondissement et l'Université Paris-Dauphine dans le 16^e arrondissement.

- **Affirmer le rôle essentiel du tramway T3 :**

Le tramway T3 sera en correspondance avec de nombreuses lignes de transport : le RER C, les lignes 1, 2 et 3 du métro, de nombreuses lignes de bus et le RER E prolongé à l'ouest (projet EOLE) à la nouvelle gare de la Porte Maillot. Le projet de prolongement du tramway T3 à l'ouest offrira aux voyageurs un transport performant entre les 16^e et 17^e arrondissements de Paris, et constituera également une nouvelle desserte pour Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret.

- **Accompagner le développement urbain :**

Le prolongement du tramway T3 à l'ouest s'inscrit dans un territoire qui fait l'objet de réflexions pour son développement urbain : le réaménagement de la Porte Maillot et les projets urbains innovants Pershing et Ternes-Villiers, issus du programme « Réinventer Paris ».

- **Repenser l'espace public :**

L'arrivée du prolongement du tramway T3 à l'ouest est l'occasion de requalifier l'espace public par des aménagements paysagers et urbains de qualité. Les trottoirs seront élargis pour faciliter les déplacements piétons et des pistes cyclables seront aménagées le long du tracé. Les abords du tramway seront végétalisés.

B. Historique

Depuis 2001, la Ville de Paris, la région Île-de-France et l'Etat financent la création d'une ligne de tramway sur le boulevard des Maréchaux desservant les franges de Paris ainsi que les territoires limitrophes. Une première phase a été livrée en 2007 avec l'ouverture de la ligne entre Pont du Garigliano (15^e arrondissement) et Porte d'Ivry (13^e arrondissement). Lors de la seconde phase, la ligne a été prolongée en 2012 jusqu'à la porte de la Chapelle (18^e arrondissement) et scindée en deux arcs (T3a : pont du Garigliano / Porte de Vincennes – T3b : Porte de Vincennes / Porte de la Chapelle). Enfin, en 2018, la ligne T3b a été prolongée de la porte de la Chapelle (18^e arrondissement) à la porte d'Asnières (17^e arrondissement).

Cette ligne a rencontré un vif succès en termes de fréquentation du public avec plus de 210 000 voyageurs par jour sur la ligne T3b prolongée à Porte d'Asnières, et a permis une requalification d'ampleur du boulevard des Maréchaux.

Le projet de prolongement du T3 à l'Ouest est inscrit au Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2013 et a été inscrit au Contrat de plan État-Région 2015-2020. Les études de schéma de principe ont été réalisées entre 2016 et 2017 afin d'étudier plus précisément le programme fonctionnel du projet suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Le schéma de principe qui en résulte et le dossier d'enquête d'utilité publique ont été adoptés en décembre 2017 en vue d'une enquête publique qui a eu lieu en 2018.

Pour réaliser les études d'AVP, les maîtres d'ouvrage et ses prestataires se sont appuyés sur le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015, sur le bilan de la concertation préalable approuvé au conseil d'Île-de-France Mobilités du 16 juillet 2016, sur le schéma de principe et sur le dossier d'enquête d'utilité publique approuvés le 13 décembre 2017.

L'enquête publique s'est tenue en septembre et octobre 2018.

Les études AVP/PRO se sont poursuivies pour répondre aux réserves et recommandations de la Commission d'enquête, et les travaux préliminaires d'abattages d'arbres de déviation des réseaux et de désamiantage de la chaussée ont commencé en avril 2019 suite à l'approbation de la déclaration de projet par le conseil de Paris des 4-5-6 février 2019 et par le conseil d'administration d'IDFM le 13 février 2019.

Le dossier d'Avant-Projet et la convention de financement pour l'acquisition du matériel roulant ont été approuvés par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019.

Par Protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du Tramway T3b à la Porte Dauphine approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020, les financeurs se sont engagés à financer les études et les travaux nécessaires à la mise en service du tramway T3b jusqu'à la Porte Dauphine.

Deux conventions de financement Travaux ont été approuvées depuis 2020 :

- REA1, d'un montant de 160,32 M€ courants, approuvée en 2020 et notifiée le 3 juin 2021 ;
- REA2, d'un montant de 34,37 M€ courants, approuvée en 2021 et notifiée le _____ 2022.

C. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation

L'Opération est inscrite :

- au Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé le 27 décembre 2013,
- au CPER 2015-2020 adopté en juin 2015.

D. Caractéristiques principales de l'Opération

L'Opération consiste à prolonger le tramway T3 entre la porte d'Asnières et la Porte Dauphine à Paris.

La date prévisionnelle de mise en service du projet est fixée au 1^{er} trimestre 2024, conformément au planning recalé du projet joint en annexe n°2.

E. Coût d'objectif global de l'Opération

Le **coût d'objectif** de l'Opération, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019, est de **199,84 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2016**, hors matériel roulant.

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

Maîtres d'ouvrage	Montant en M€ HT constants CE de 01/2016
RATP (système de transport)	73,79
Ville de Paris (insertion urbaine)	126,05
TOTAL	199,84

Soit un coût d'objectif estimé à **235,04 M€ HT courants** sur la base des modalités d'actualisation décrites ci-après.

F. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier 2016. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 1,8 % par an au-delà.

Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

G. Rappel des conventions de financement antérieures

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre du projet de T3 Dauphine sont les suivantes :

- La convention n°15DPI003 de financement des études préalables au DOCP, Concertation, au dossier de concertation préalable associé, au Schéma de Principe et au dossier d'enquête publique associé, pour un montant de 3 000 000 € courants, approuvée par délibération de la commission permanente de la Région n° CP 15-513 du 9 juillet 2015, entre l'Etat, la Région, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités ;

- L'avenant n°1, référencé convention n°17DPI083, à la convention de financement relative aux études préalables au DOCP, du dossier de concertation préalable associé, du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique associé augmentant à 3 300 000 € HT courants le coût prévisionnel des études approuvé par délibération de la commission permanente de la Région n° CP 16-501 du 16 novembre 2016 ;
- La convention n° 17DPI077 de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP), des études de Projet (PRO), des missions d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT), financée par l'Etat, la Région, et la Ville de Paris, d'un montant de 12 270 000 € HT non actualisable et non révisable approuvée par délibération de la commission permanente du conseil régional n° CP 2017-527 du 22 novembre 2017 ;
- L'avenant n°1, référencé n°20D07385, à la convention financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'Avant-Projet (AVP), des études de Projet (PRO), des missions d'Assistance à Contrats de Travaux (ACT), financée par l'Etat, la Région, et la Ville de Paris, sans incidence financière ;
- La convention de financement n° 20D07365 relative aux travaux, pour un montant de 160 320 000 € HT courants, approuvée par délibération de la commission permanente de la Région n° CP 2020-359 du 23 septembre 2020, entre l'Etat, la Région, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités.
- La convention de financement n°21D12265 relative aux travaux, pour un montant de 34 374 790 € HT courants, approuvée par délibération de la commission permanente de la Région n° CP 2021-414 du 19 novembre 2021, entre l'Etat, la Région, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités.

H. Contexte de la présente convention

Les conventions de financement « AVP-PRO-ACT », « REA 1 » et « REA 2 » du prolongement du T3b à la Porte Dauphine - T3 OUEST ont permis de financer :

- la totalité des dépenses liées au système de transport (MOA RATP), soit 86 348 500 € HT courants.
- 81 % des dépenses liées à l'insertion urbaine (MOA Ville de Paris), soit 120 616 290 € HT sur un coût d'objectif de 148 691 500 € courants.

Il reste à financer 28 075 210 € de dépenses liées à l'insertion urbaine (MOA Ville de Paris) sur la base de l'Avant-Projet, selon le plan de financement suivant, compte tenu de l'avance par la Ville de Paris au titre de la convention n°15DPI003 de financement des études préalables au DOCP, Concertation, au dossier de concertation préalable associé, au Schéma de Principe (SP) et au dossier d'enquête publique (EP) associé :

		Etat	Région	Ville de Paris	Total
Financement total du projet		27 885 780 €	67 450 220 €	143 004 000 €	238 340 000 €
Clés CPER 2015-2020		11,7 %	28,3 %	60,0 %	100,0 %
Financé	<i>DOCP – SP – EP</i>	- €	- €	3 300 000 €	3 300 000 €
	<i>AVP – PRO</i>	1 821 690 €	4 406 310 €	6 042 000 €	12 270 000 €
	<i>REA 1</i>	7 906 600 €	21 062 700 €	131 348 700 €	160 320 000 €
	<i>REA 2</i>	18 155 490 €	13 906 000 €	2 313 300 €	34 374 790 €
	Total	27 885 780 €	39 375 010 €	143 004 000 €	210 264 790 €
Reste à financer (en € courants HT)		- €	28 075 210 €	- €	28 075 210 €
		0,0 %*	100,0 %*	0,0 %*	100,0 %

*Ces clés résultantes permettent de respecter les clés du CPER 2015-2020.

La convention « REA 2 » signée en 2021 a permis à l'Etat et la Ville de Paris de solder leur participation à l'Opération telle que prévue au stade de l'Avant-Projet.

Conformément au calendrier initial de financement, la présente convention permet à la Région d'engager le solde de sa participation.

Il est convenu ce qui suit :

1. Définitions

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

- « **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;
- « **Périmètre conventionnel** » : désigne les étapes de l'Opération et leur financement définis dans le cadre de la présente convention ;
- « **Coût prévisionnel** » : coût calculé sur la base du coût d'objectif et de la durée de réalisation définis lors de l'AVP.

2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement d'une 2^{ème} phase de travaux relatifs au prolongement du Tramway T3b à la Porte Dauphine ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'opération ;

- de définir les documents à remettre aux Parties.

Les Parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'Opération, objet de la Convention, la dénomination unique suivante :

**« Prolongement du T3b à la Porte Dauphine - T3 OUEST
Convention de financement n°3 relative à la phase travaux ».**

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention de financement couvre les besoins en insertion urbaine jusqu'à l'été 2023.

Les provisions pour aléas et imprévus du projet, y compris pour les postes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre des travaux sont également inclus au périmètre.

2.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 36 mois à partir de la notification de la Convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux objet de la Convention figure en Annexe 2.

3. Rôles et engagements des parties

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage

La Ville de Paris est seul maître d'ouvrage de la présente convention.

Les maîtres d'ouvrage de l'opération de prolongement du tramway T3 à la porte Dauphine sont la Ville de Paris et la RATP.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du code de la commande publique relatifs à la maîtrise d'ouvrage publique et la maîtrise d'œuvre privée.

Île-de-France Mobilités a confié la maîtrise d'ouvrage des travaux du système de transport de l'ensemble du tracé à ainsi que la rénovation de la Gare Routière Champerret à la RATP, étant toutefois précisé que la RATP pourra transférer tout une partie de la maîtrise d'ouvrage des travaux de réalisation du local d'exploitation (L.E.X.) à Porte Dauphine à la SNCF. La ville de Paris est maître d'ouvrage des aménagements de voirie et des ouvrages d'arts non spécifiques au système de transport.

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

Le périmètre des maîtres d'ouvrage Ville de Paris et RATP est régi par une convention de co-maîtrise d'ouvrage.

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

La Ville de Paris est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** de l'Opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des Études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du Projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

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

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage du Projet ;
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 9 de la Convention).

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément aux délais de réalisation mentionnés à l'article 2.2 de la Convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant la Ville de Paris et la RATP, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relatives aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du Projet.

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

3.2.3. Engagements du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2016 tel qu'il a été voté en conseil d'Île-de-France Mobilités 12 décembre 2019, et tel que rappelé en Préambule ;
- la réalisation de l'Opération, objet de la Convention ;
- le respect des délais prévisionnels de réalisation précisés à l'article 2.2 conditionnés à la levée des conditions suspensives émises dans l'AVP ;
- le respect de l'échéancier prévisionnel d'appels de fonds visé en Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds, mis à jour le cas échéant en comité, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

Les tiers ne peuvent se prévaloir du versement de la présente subvention pour engager la responsabilité des financeurs en cas de litige résultant de la réalisation de l'Opération.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du code de la commande publique relatifs à la maîtrise d'ouvrage publique et la maîtrise d'œuvre privée.

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

3.2.4. Dépenses communes

Les dépenses communes sont notamment :

- les travaux d'accompagnement de chantier ;
- la coordination générale ;
- la commission de recours amiable (CRA) ;
- la communication.

Pour les dépenses communes de **travaux d'accompagnement de chantier** (éclairage public, signalisation lumineuse tricolore, signalisation vertical et horizontale, réfections de voirie provisoires, bases vies), que la Ville de Paris réalise en tant que gestionnaire de la voirie

parisienne pour le compte des deux maîtres d'ouvrage. L'imputation concernant ces dépenses est faite à 60% pour la Ville de Paris et 40% pour le système de transport.

Les dépenses communes relatives à la **coordination générale** et la **CRA** sont engagées par la Ville de Paris et remboursées dès le premier euro par la RATP à hauteur de 50%

Les dépenses communes relatives à la **communication** sont engagées par la Ville de Paris et la RATP, une balance étant effectuée à la fin du projet afin que chaque maître d'ouvrage assume finalement 50% des dépenses.

Les modalités de suivi de ces dépenses (suivi, gestion des dépenses en cas de dépassement budgétaire...) seront partagées par les maîtres d'ouvrage dans une procédure telle que définie dans la convention de co-MOA.

Les autres dépenses communes feront, préalablement à leur engagement, l'objet d'un accord écrit entre les deux maîtres d'ouvrage

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification des financeurs

Le financement de l'Opération est assuré par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- la Ville de Paris.

3.3.2. Engagements des financeurs

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Conformément au protocole d'engagement pour le financement du prolongement du T3 à la Porte Dauphine, des conventions de financement porteront sur le reste à financer du coût d'objectif et préciseront les conditions techniques, administratives et financières dans lesquelles elles seront mis en place.

La convention de financement REA1 a permis de financer la totalité des dépenses du système de transport, dont la maîtrise d'ouvrage est assumée par la RATP.

La présente convention de financement, d'un montant de 28 075 210 € HT permet d'assurer a minima la couverture de la totalité des dépenses de l'insertion urbaine jusqu'à la mise en service de l'Opération.

La présente convention s'achève à la consommation intégrale des subventions prévues.

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

4.2. Coûts détaillés par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

PROLONGEMENT T3 OUEST PORTE DAUPHINE REA 3		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
Ville de Paris	Maîtrise d'Ouvrage	1 000 000
	Maîtrise d'Œuvre Travaux	1 000 000
	Travaux Préparatoires	2 500 000
	Ouvrages d'Art	8 000 000
	Voirie et espace public	13 000 000
	Equipements urbains	500 000
	Signalisation	1500 000
	PAI	575 210
TOTAL		28 075 210 €

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

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

4.3. Plan de financement

L'Etat et la Ville de Paris ont engagé par anticipation l'intégralité de leur part de financement à l'Opération telle que déterminée au stade de l'Avant-Projet.

La présente convention permet à la Région d'engager la dernière tranche de sa part de financement.

Il en résulte le plan de financement suivant (en euros HT courants) :

T3 OUEST – REA 3 Montant € courants HT et clés de financement				
	Etat	Région	Ville de Paris	TOTAL
Ville de Paris	0 €	28 075 210 €	0 €	28 075 210 €
	0 %	100 %	0 %	100,00 %

4.4. Modalités de paiement

4.4.1. Echéanciers des appels de fonds

L'annexe 1 de la convention indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9.2. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.4.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par les maîtres d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

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

Plafonnement des acomptes

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

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

4.4.3. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 4.4.2, chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement du périmètre conventionnel de l'Opération.

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
 - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
 - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
 - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre les maîtres d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
 - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
 - un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- Les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2 ;

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

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

4.4.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.2, 4.4.3 et 4.5 de la présente convention.

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

4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

Ville de Paris, sur le compte de BDF PARIS, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00064	U7530000000	40

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Île-de- France	2 rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr	Pôle Finances – Direction de la comptabilité

4.5. Caducité des subventions

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

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

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

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

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'Opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte

4.6. Comptabilité du bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux Etudes/Travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

5. Gestion des écarts

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

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 4.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

5.2. En cas de dépassement du coût du Projet

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

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

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

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

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

6. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du Comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

7. Modalités de contrôle

7.1. Par les financeurs

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

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

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution du projet, activité ou action subventionnée.

7.2. Par Île-de-France Mobilités

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

7.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

8. Modalités d'audit

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

Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture de l'Opération.

9. Organisation et suivi de la convention

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

9.1. Le comité de pilotage

Placé sous la présidence de l'autorité organisatrice, le comité de pilotage est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par l'Opération, représentées par leurs élu(e)s.

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des Études. Il recueille les avis et observations 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 d'Île-de-France Mobilités.

Le comité de pilotage est réuni en tant que de besoin.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis préalablement aux membres de la commission de suivi au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.2. Le comité des financeurs

Ce comité réunit les financeurs et les maîtres d'ouvrage.

Le comité des financeurs pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect du coût et des délais prévisionnels.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 1 de la convention et du calendrier, et les éventuels besoins d'études complémentaires à ce stade ;
- le suivi financier de la convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité des financeurs se réunit en tant que de besoin, sur les questions spécifiques relevant du pilotage de l'Opération, notamment son financement, les ajustements techniques et financiers et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être transmis préalablement aux membres du Comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.3. Le comité technique

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties ainsi que les représentants des services des collectivités concernées.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

Le comité technique est convoqué par l'AOM. Il est réuni en tant que de besoin et au moins une fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois les documents devront être transmis préalablement aux membres au plus tard sept (7) jours avant la réunion par l'AOM.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

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

9.5. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative à l'Opération : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par le Maître d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par le maître d'ouvrage.

10. Bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de financements publics [bilan LOTI- art. L.1511-6 Code des transports]

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Prolongement du tramway T3b à la Porte Dauphine » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

11. Dispositions générales

11.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf:

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

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

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

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 7 (Modalités de contrôle) et des stipulations de l'article 8 (Modalités d'audit) la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 11.3.

11.5. Date d'éligibilité des dépenses

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la Région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la Ville de Paris,

Anne HIDALGO

Maire de Paris

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux

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

M€ HT courants	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOT
Région	0,1	0,1	11,60	10,91	4,06	1,31	28,08

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux

- Travaux préparatoires : mars 2019 à septembre 2020
- Consultation des marchés publics de travaux (IU) : février à août 2020
- Travaux d'insertion urbaine : démarrage des lots entre septembre 2020 et février 2021, fin des travaux en octobre 2023.
- Travaux du système de transport : démarrage des travaux en septembre 2021
- Mise en service : 1^{er} trimestre 2024

Annexe 3 - Convention de financement des surcoûts EOLE / T3 OUEST

2022

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3B A LA PORTE DAUPHINE - T3 OUEST

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST - EOLE

Convention de financement relative aux surcoûts
engendrés par le projet T3 Ouest sur le projet
EOLE

Convention N° _____



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**VILLE DE
PARIS**



TABLE DES MATIERES :

VISAS	5
PREAMBULE	6
Définitions.....	6
A. Le Projet « T3 Ouest ».....	6
B. Le Projet EOLE.....	6
C. Expertise des surcoûts du projet EOLE	7
D. Modifications de programme EOLE liées au T3 Ouest	7
E. Prise en charge des surcoûts EOLE liés au T3 Ouest.....	8
ARTICLE 1. Objet de la Convention	9
ARTICLE 2. Périmètre et calendrier de réalisation.....	9
2.1. Périmètre de la Convention	9
2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation.....	9
ARTICLE 3. Rôles et engagements des parties.....	9
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité	9
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération EOLE	10
3.3. Les financeurs.....	10
3.3.1. Identification.....	10
3.3.2. Engagements.....	10
ARTICLE 4. Modalités de financement et de paiement.....	10
4.1. Montant de la Convention.....	10
4.2. Plan de financement.....	11
4.3. Régime de TVA.....	11
4.4. Modalités de versement des participations financières.....	11
4.4.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du maître d'ouvrage.....	11
4.4.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage.....	12
4.5. Domiciliation.....	13
4.6. Comptabilité du Maître d'ouvrage.....	14
4.7. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire de la Région	14
ARTICLE 5. Modalités de contrôle et d'audit	14
5.1. Contrôle exercé par les financeurs	14
5.2. Contrôle exercé par Île-de-France Mobilités.....	15
ARTICLE 6. Gestion des écarts.....	15
ARTICLE 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention	15
ARTICLE 8. Dispositions générales.....	15

8.1.	Modification de la convention	15
8.2.	Règlement des litiges	15
8.3.	Résiliation de la convention	15
8.4.	Date d'effet et durée de la convention	16
8.5.	Date d'éligibilité des dépenses par la Région	16
8.6.	Mesures d'ordre – Election de domicile	16
ANNEXE 1. CALCUL DE L'INDICE COMPOSITE SPECIFIQUE AUX MODALITES D'ACTUALISATION DU PROLONGEMENT EOLE DU RER E.....		22

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional dûment mandatée par la délibération n° _____ du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- La **Ville de Paris**, représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° _____ du conseil de Paris en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme (SA) au capital social de 521 773 700 euros, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désigné « **le maître d'ouvrage** »,

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° _____ en date du _____ 2022,

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

L'ensemble des signataires de la présente convention sont ci-après désignés « les Parties ».

VISAS

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 du conseil régional d'Île-de-France adoptant le protocole cadre relatif au financement du prolongement du RER E – EOLE à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n° 2016/261 du 13 juillet 2016 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement du RER E – EOLE à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n° 20210211-061 du 11 février 2021 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE ;

Vu « la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu l'avant-projet du prolongement du T3 à l'Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2019 ;

Vu le Protocole relatif au financement du prolongement du projet T3 à Porte Dauphine notifié le 13 septembre 2021 ;

Vu la délibération du conseil de Paris n° _____ du _____ 2022 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CP2022-165 du 7 juillet 2022 approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du _____ du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Définitions

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

- « **Projet** » : désigne l'ensemble d'un programme tel que validé à l'AVP, ainsi que les étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;
- « **Opération** » : désigne l'étape du Projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention.

A. Le Projet « T3 Ouest »

Le tracé du prolongement du T3b à l'Ouest de la porte d'Asnières à la porte Dauphine dessert les 17^e et 16^e arrondissements de Paris, ainsi que les communes limitrophes de Levallois-Perret et de Neuilly-sur-Seine. Il apporte une extension de 3,2 km et 7 nouvelles stations.

Le prolongement du T3b à l'Ouest poursuit plusieurs objectifs généraux : la desserte d'un territoire très dense de l'ouest parisien, l'affirmation du rôle essentiel du tramway T3, l'accompagnement du développement urbain, ainsi que la requalification de l'espace public.

Le prolongement du T3b crée une correspondance à la porte Maillot avec le métro M1, le RER C, ainsi qu'avec le futur RER E prolongé à l'Ouest (projet EOLE).

L'opération vient compléter la création d'une ligne de tramway sur les boulevards des Maréchaux, financée par tranches par la Ville de Paris, la région Île-de-France et l'Etat depuis 2001.

Le projet de prolongement du T3 à l'Ouest est inscrit au Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 2013 et a été inscrit au Contrat de plan État-Région 2015-2020.

Le schéma de principe du projet et le dossier d'enquête d'utilité publique ont été adoptés en décembre 2017 en vue d'une enquête publique qui a eu lieu en 2018. Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) a été approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015. Les travaux préliminaires d'abattages d'arbres de déviation des réseaux et de désamiantage de la chaussée ont commencé en avril 2019 suite à l'approbation de la déclaration de projet par le conseil de Paris des 4-5-6 février 2019 et par le conseil d'administration d'IDFM le 13 février 2019.

Par Protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du Tramway T3b à la Porte Dauphine approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020, les financeurs se sont engagés à financer les études et les travaux nécessaires à la mise en service du tramway T3b jusqu'à la Porte Dauphine.

La date prévisionnelle de mise en service du projet est fixée au 1^{er} trimestre 2024.

Le coût d'objectif de l'Opération, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019, est de 199,84 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2016, hors matériel roulant.

B. Le Projet EOLE

Le prolongement du RER E à l'ouest (projet EOLE) consiste à relier la gare d'Hausmann-Saint-Lazare (actuel terminus de la branche est du RER E) à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense, ainsi qu'à améliorer la qualité de service et à moderniser l'exploitation de l'ensemble de la ligne. La mise en service du prolongement du RER E à l'Ouest sera permise par :

- La réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre,
- Le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la-Jolie,
- La création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie,
- Un nouveau système d'exploitation NExTEO EOLE (hors champ du protocole-cadre Eole pour la partie bord),
- Un nouveau matériel roulant RER NG (hors champ du protocole-cadre Eole).

C. Expertise des surcoûts du projet EOLE

Le protocole-cadre conclu en 2016 a défini les engagements réciproques des parties concernant la réalisation et le financement du projet EOLE.

Le protocole-cadre prévoit notamment que les Financeurs s'engagent à mettre en place les financements nécessaires à l'intégralité du coût d'objectif du Projet (article 3.1) tandis que les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à respecter ce coût d'objectif et à mettre en service le prolongement d'EOLE selon le calendrier convenu (article 4), étant précisé que les Maîtres d'Ouvrage sont « *responsables, dans les conditions de droit commun, de pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités techniques prévues, ainsi que selon l'analyse de risque réalisée dans le cadre de l'élaboration de l'Avant-projet et approuvée dans ce cadre* » (article 7).

Le protocole-cadre prévoit notamment que les Financeurs s'engagent à mettre en place les financements nécessaires pour permettre le financement de l'intégralité du coût d'objectif du Projet (article 3.1) tandis que les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à respecter ce coût d'objectif et à mettre en service le prolongement d'EOLE selon le calendrier convenu (article 4), étant précisé que les Maîtres d'Ouvrage sont « *responsables, dans les conditions de droit commun, de pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités techniques prévues, ainsi que selon l'analyse de risque réalisée dans le cadre de l'élaboration de l'Avant-projet et approuvée dans ce cadre* » (article 7).

L'article 7.1 du protocole-cadre prévoit la procédure à suivre en cas de dépassement du coût d'objectif du projet, qui implique notamment que les maîtres d'ouvrage fournissent aux financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences – rapport qui fait ensuite l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités (IDFM) aux financeurs.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a fait part début 2020 de l'existence de surcoûts à hauteur de 641 M€ CE 2012. Île-de-France Mobilités a donc engagé une expertise des surcoûts invoqués par le maître d'ouvrage et des responsabilités associées. Les conclusions définitives de cette expertise ont été remises en mai 2021. Missionné par le Ministre délégué aux Transports, Pierre-Alain ROCHE, président de la section mobilités et transports du CGEDD, a également remis un rapport en octobre 2021 portant sur l'analyse de ces surcoûts.

D. Modifications de programme EOLE liées au T3 Ouest

Le tracé du T3 (Boulevard Gouvion-Saint-Cyr) et en particulier le positionnement de sa station Porte Maillot là où était positionné l'accès initial de la gare EOLE, a conduit la maîtrise d'ouvrage à repositionner l'accès au niveau du parvis du palais des Congrès, ce qui a complexifié la réalisation de la salle d'échange, repositionnée pour partie dans l'emprise du parking souterrain de la Porte Maillot.

SNCF Réseau a estimé que ces modifications de programme Porte Maillot représentaient un surcoût de 71,1 M€ CE 2012. Les modifications de programme incluent celles liées au T3 mais également celles liées au projet Axe Majeur, à la nouvelle sortie de Neuilly ainsi qu'aux interfaces avec le palais des Congrès.

IDFM a proposé dans son expertise de mai 2021 une distribution des surcoûts selon les bénéficiaires des aménagements et adaptations de programme, et non selon les faits générateurs, ce qui permet de

prendre en compte l'amélioration des fonctionnalités de la gare consécutive à ces modifications de programme.

IDFM propose donc d'affecter aux financeurs du T3 une somme totale de 43,3 M€ CE 2012.

Le CGEDD note dans son expertise que le projet modifié, même s'il a été trop tardivement annoncé, est plus satisfaisant que la solution initiale, et qu'une meilleure anticipation des interfaces entre le EOLE et T3 aurait permis d'éviter une bonne part de ces surcoûts. Le CGEDD a validé dans son rapport la proposition d'IDFM d'affecter 43,3 M€ aux financeurs du T3.

E. Prise en charge des surcoûts EOLE liés au T3 Ouest

En septembre 2021, SNCF Réseau a annoncé de nouveaux surcoûts ainsi que la nécessité de reconstituer des provisions pour risques. SNCF Réseau a alors indiqué avoir engagé des dépenses dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les partenaires par le biais du protocole-cadre approuvé en 2016.

Dans ces conditions, le Préfet de Région a mené une démarche de médiation entre janvier et avril 2022, afin d'apporter en urgence des financements supplémentaires pour permettre la poursuite sans retard du projet et en particulier pour signer les marchés prévus tout au long de l'année 2022.

Les financeurs sont parvenus à un accord pour débloquer 650 M€ CE 2012, qui comprend 43,3 M€ CE 2012 à la charge du projet T3 Ouest.

Les financeurs de ce projet se sont accordés pour que cette somme de 43,3 M€ CE 2012 soit répartie entre eux conformément aux clés du protocole de financement T3 Ouest.

La présente Convention s'inscrit en application de cet arbitrage.

ARTICLE 1. Objet de la Convention

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour :

- la poursuite des travaux EOLE ;
- le pilotage du projet (MOA, MOE, AMO, etc.).

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des modifications de programme du projet EOLE engendrées par la prise en compte du projet T3 Ouest,
- de définir les documents et les modalités de leur remise aux Parties, sur leur demande,
- de préciser les conditions de suivi des éléments susmentionnés dans le respect du calendrier général du projet « EOLE - prolongement du RER E à l'ouest ».

Les Parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à la Convention la dénomination suivante :

**« PROLONGEMENT DU T3B A LA PORTE DAUPHINE – T3 OUEST
PROLONGEMENT DU RER-E A L'OUEST – EOLE
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX SURCOUTS ENGENDRES
PAR LE PROJET T3 OUEST SUR LE PROJET EOLE ».**

ARTICLE 2. Périmètre et calendrier de réalisation

2.1. Périmètre de la Convention

La présente Convention couvre les surcoûts du projet EOLE induits par l'opération T3 Ouest. Les provisions pour aléas et imprévus du projet sont également inclus au périmètre.

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

Les marchés prévisionnels sont exécutés en ligne avec le calendrier de réalisation du projet Eole.

ARTICLE 3. Rôles et engagements des parties

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports, IDFM 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, IDFM 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.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, IDFM est uniquement Autorité Organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage.

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération EOLE

Les Maîtres d'ouvrage du projet EOLE sont SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions qui ont constitué une équipe de maîtrise d'ouvrage pluridisciplinaire sous la direction/coordination d'un directeur de projet unique EOLE regroupé sur un plateau commun.

La responsabilité des Maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 dite « loi MOP », désormais codifiée au livre IV de la deuxième partie du Code de la commande publique.

SNCF Réseau est le seul maître d'ouvrage concerné par la présente convention.

Conformément aux dispositions de l'article L 2111-9 du code des transports et de l'article 3 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, SNCF Réseau est maître d'ouvrage des travaux d'infrastructure sur le réseau ferré national (RFN).

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de la présente Convention est assuré par les financeurs de l'opération T3 Ouest :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- la Ville de Paris.

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la présente convention, les financements nécessaires à la réalisation par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.2 des missions précisées à l'article 2.1 de la présente convention.

ARTICLE 4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Montant de la Convention

Le montant des contributions accordées pour les travaux dans le cadre de la présente convention est de **43,3 M€ aux conditions économiques de janvier 2012**.

Compte tenu du besoin urgent de couverture, le montant de l'engagement 2022 est considéré comme stabilisé à 50 220 721 € courants.

Elle permet d'assurer la couverture des dépenses liées au périmètre visé à l'article 2.1. La présente convention s'achève à la consommation intégrale des participations financières prévues.

4.2. Plan de financement

Le plan de financement de la présente convention est le suivant :

	T3 OUEST – Surcoûts EOLE € HT courants et clés de financement			
	Etat	Région	Ville de Paris	TOTAL
Maître d'ouvrage EOLE	5 875 824 €	14 212 464 €	30 132 433 €	50 220 721 €
	11,7 %	28,3 %	60,0 %	100,0 %

4.3. Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des travaux relatifs à un investissement sur le réseau ferré national, les financements en tant que contribution d'investissement ne sont pas soumis à TVA.

4.4. Modalités de versement des participations financières

4.4.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du maître d'ouvrage

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

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

a. Versement des acomptes pour l'Etat et la Région :

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des dépenses comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation.
- 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 signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

b. Versement des acomptes pour la Ville de Paris :

Les Maîtres d'Ouvrage transmettent leurs factures sous forme électronique via la solution mutualisée dénommée « Chorus Pro ». Celles-ci devront être déposées sur le portail « Chorus Pro » à l'aide du numéro de la convention et du numéro d'engagement juridique préalablement fourni par la Ville de Paris.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants,
- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,
- la demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention et de son Annexe 1.

- l'état détaillé récapitulatif annuel des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

c. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le taux de plafonnement des acomptes prévu par le Règlement budgétaire et financier régional est fixé à 80% du montant global du Projet. Par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au bénéficiaire avant le versement du solde est plafonné à 95% du montant global du Projet conformément à l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015. Ce taux de 95 % est applicable uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2015-2020.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la participation financière.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Ville de Paris au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la participation financière.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

d. Versement du solde :

Après achèvement de la phase de réalisation couverte 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 de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.4.1, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et d'une attestation du commissaire aux comptes établissant le coût final de l'opération.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.4.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

Les demandes de solde adressées à la région Île-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

4.4.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage

Le versement des montants de la contribution appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4 et 4.7 de la présente convention. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

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 de cette convention.

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

4.5. Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

SNCF Réseau :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr	DRIEAT – SPOT – UBSF
Région Île-de- France	2 rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr	Pôle Finances – Direction de la comptabilité
Ville de Paris	5 avenue de la Porte de Clichy 75017 PARIS	Direction de la Voirie et des Déplacements – Mission Tramway

Les appels de fonds sont déposés sur la plateforme Chorus Factures Pro par les Maîtres d'ouvrage à l'attention des financeurs.

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro par les financeurs :

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - Région Île-de-France : 23750007900312
 - Ville de Paris : 217 500 016 00019
- Le code service ;
 - La région Île-de-France : 200
 - Ville de Paris : 61-15
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

Les numéros d'engagement seront communiqués lors de la notification de la présente convention et par le contact chargé de projet des financeurs avant l'émission de l'appel de fonds. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Île-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro, ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés dans la cellule via le lien dédié : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

4.6. Comptabilité du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à la réalisation de l'opération EOLE.

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

4.7. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

A compter de la date de première demande d'acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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.

ARTICLE 5. Modalités de contrôle et d'audit

5.1. Contrôle exercé 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, dans le respect des droits de propriété intellectuelle associés et du secret industriel et commercial, aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

- accord préalable du directeur du projet sur les personnes en charge du contrôle,
- délai de prévenance,
- mise à disposition des pièces en salle de consultation dans les locaux du projet.

Chaque Maître d'ouvrage concerné conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action ayant fait l'objet d'une contribution financière. Les modalités de fourniture des pièces complémentaires ainsi demandées sont celles indiquées ci-dessus.

5.2. Contrôle exercé par Île-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise les documents de suivi financier, dont les items sont détaillés à l'article 6 du protocole-cadre EOLE, et les présente à l'occasion de chacun des comités définis au même article du protocole-cadre.

ARTICLE 6. Gestion des écarts

Les parties conviennent d'appliquer les stipulations de gestion des écarts du protocole cadre EOLE approuvé en 2016 notamment son article 7.

ARTICLE 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention

Les parties conviennent d'appliquer les stipulations du protocole-cadre EOLE approuvé en 2016, et notamment son article 6, ainsi que celles de l'article 5 du protocole relais n°2 EOLE.

ARTICLE 8. Dispositions générales

8.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

8.2. Règlement des litiges

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

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

8.3. Résiliation de la convention

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

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

8.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'ARTICLE 5 (Modalités de contrôle et audits), la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des participations financières dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la participation financière selon les modalités prévues à l'article 4.7 ;

8.5. Date d'éligibilité des dépenses par la Région

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

8.6. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la Ville de Paris,

Anne HIDALGO

Maire de Paris

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur général

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR

Directrice générale adjointe Finances et Achats

ANNEXE 1. CALCUL DE L'INDICE COMPOSITE SPECIFIQUE AUX MODALITES D'ACTUALISATION DU PROLONGEMENT EOLE DU RER E

Le projet EOLE comporte une moitié d'investissements réalisés sur la partie nouvelle (Nanterre-Hausmann), en travaux souterrains. Selon les préconisations de l'INSEE, l'index le plus approprié à cette partie de travaux des travaux est le TP05b (Travaux en souterrains en tunnelier).

Par ailleurs, l'autre partie des travaux (sur la partie exploitée) est constituée principalement de travaux ferroviaires ou de génie civil traditionnels. Classiquement, l'indice TP01 (indice général tous travaux) est utilisé dans les conventions de financement pour ce type de travaux.

Pour que l'index de référence du protocole soit, d'une part, en corrélation avec les travaux réalisés, et, d'autre part, d'une mise en oeuvre simple, il a été choisi d'utiliser un index composite.

Cet indice est composé à 50% par le TP01 et à 50% par le TP05b :

$$\text{TP Eole} = (\text{TP01}/2) + (\text{TP05b}/2)$$

Compte-tenu du changement de base des indices TP à partir d'octobre 2014, et afin de permettre le suivi du projet en euros constants aux conditions économiques 2012, la série des index en vigueur entre janvier 2012 et octobre 2014 est harmonisée par application du coefficient de raccordement de l'INSEE.

Annexe 4 - Convention de financement T10

2022

Création du Tram 10

Antony – Clamart

Convention de financement
Réalisation n°5 – acquisitions
foncières n°4

Convention n° 22 INFRA.....



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Table des matières

0	<u>PREAMBULE</u>	<u>6</u>
0.1	DEFINITIONS	6
0.2	OBJECTIFS DU PROJET	6
0.3	INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	6
0.4	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU TRAM 10 ANTONY – CLAMART	6
0.5	LE COUT GLOBAL DU PROJET	7
0.6	MODALITES D’ACTUALISATION	8
0.7	PRINCIPE DE CONVENTIONNEMENT DE LA PHASE TRAVAUX DU PROJET	8
1	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>9</u>
1.1	RAPPEL DES ETUDES EFFECTUEES	9
1.2	PERIMETRE DE LA CONVENTION	9
1.3	DELAIS DE REALISATION.....	9
2	<u>ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>10</u>
2.1	L’AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	10
2.2	LA MAITRISE D’OUVRAGE	10
2.3	LES FINANCEURS.....	11
3	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>11</u>
3.1	COUT DE LA CONVENTION.....	11
3.2	COUTS DETAILLES DE LA CONVENTION	11
3.3	PLAN DE FINANCEMENT DE LA CONVENTION	12
3.4	MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	13
3.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS DE LA REGION	16
3.6	COMPTABILITE DES MAITRES D’OUVRAGE	16
4	<u>MODALITES DE CONTROLE.....</u>	<u>16</u>
5	<u>DEFINITION ET GESTION DES ECARTS</u>	<u>17</u>
5.1	EN CAS D’ECONOMIES.....	17
5.2	EN CAS DE DEPASSEMENT DU COUT PREVISIONNEL DES DEPENSES	17
5.3	DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS	18
6	<u>PILOTAGE ET SUIVI DU PROJET.....</u>	<u>18</u>
6.1	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF).....	18
6.2	COMITE DES FINANCEURS DE L’OPERATION	20
6.3	INFORMATION HORS CSCF ET COMITE DES FINANCEURS	20
6.4	COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	20
7	<u>MODIFICATION DU PROGRAMME.....</u>	<u>21</u>
8	<u>MODALITES D’AUDIT</u>	<u>21</u>
9	<u>BILAN FINANCIER DE LA CONVENTION</u>	<u>21</u>
10	<u>BILAN DE LA REALISATION DU PROJET</u>	<u>22</u>
11	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>22</u>
11.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION.....	22

11.2	REGLEMENT DES LITIGES.....	22
11.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	22
11.4	DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	23
11.5	MESURES D’ORDRE	24
	<u>ANNEXES.....</u>	<u>25</u>
	ANNEXE 1 : LISTE DES ETUDES ET CONVENTIONS DE FINANCEMENT PRECEDENTES ..	26
	ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL	27
	ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES ET APPELS DE FONDS RELATIFS A LA CONVENTION REA 5	28
	ANNEXE 4 : ORGANIGRAMME DETAILLE	29
	ANNEXE 5 : DETAIL DU COUT D’OBJECTIF DU PROJET.....	30

Entre,

En premier lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris ;
- La **région Île-de-France**, représentée par la Présidente du conseil régional d'Île-de-France, ou son délégué, dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ ;
- Le **département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine, ou son délégué, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil départemental en date du _____ ;

Ci-après désigné par « **les financeurs** » ;

En deuxième lieu,

- Le **département des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine, ou son délégué, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil départemental en date du _____ ;
- **Île-de-France Mobilités**, 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 le Directeur Général, ou son délégué, dûment habilité par délibération n° _____ du conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____ ;

Ci-après désignés conjointement par « **les maîtres d'ouvrage** » ou « **les bénéficiaires** » ;

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, 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 le Directeur Général, ou son délégué, dûment habilité par délibération n° _____ du conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____ ;

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

Ci-après désignés collectivement par « **les Parties** ».

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de la commande publique,

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs,

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

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 par l'Etat et la Région, révisé par avenant approuvé par la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-004 du 4 février 2021, portant allongement de deux ans et intégration du « plan de relance » francilien sur les mobilités ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé par délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n° 2012-0206 du 11 juillet 2012,

Vu le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique, approuvé par délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n° 2013-226 du 10 juillet 2013,

Vu le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique approuvés par la délibération n° 2015-050 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 11 février 2015,

Vu l'enquête publique qui s'est tenue du 5 octobre au 6 décembre 2015,

Vu la délibération n° 2016-029 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 17 février 2016 levant les réserves de la commission d'enquête et confirmant l'intérêt général du projet de création du Tram 10 Antony - Clamart,

Vu la délibération n° 16.94 CP de la Commission Permanente du Département des Hauts-de-Seine du 14 mars 2016 déclarant l'intérêt général le projet de tramway T10 Croix de Berny (Antony) – Place du Garde (Clamart)

Vu l'Avant-projet approuvé par la délibération n° 2017/150 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 22 mars 2017,

Vu la délibération n° CP 2021-414 de la commission permanente de la région Île-de-France du 19 Novembre 2021 approuvant la convention de financement relative à la quatrième tranche de travaux,

Vu la délibération n° CP 2022-165 de la commission permanente de la région Île-de-France du 7 juillet 2022 approuvant la présente convention de financement,

Il est convenu ce qui suit :

0 Préambule

0.1 Définitions

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

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

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

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

« **Maître d'ouvrage coordinateur** » : désigne le Maître d'ouvrage en charge :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des Etudes des différents Maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'Opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents Maîtres d'ouvrage.

0.2 Objectifs du Projet

Ce Projet permettra de renforcer l'offre de transport dans le sud du département des Hauts-de-Seine en complétant l'offre existante en matière de transport en commun grâce à la création d'une desserte de transport structurante et en proposant des correspondances avec le RER B à la Croix-de-Berny (Antony), le TVM à la Croix-de-Berny (Antony) et le tramway T6 à l'Hôpital Béclère (Clamart).

Le Tram 10 accompagnera les projets urbains d'un territoire en plein développement. Il répondra notamment aux nouveaux besoins de déplacement induits par ces nombreux projets, tels que les quartiers Allende et Europe à Chatenay-Malabry, le quartier Jean Zay à Antony ou le développement de la zone d'activités Novéos au Plessis-Robinson et à Clamart.

Plus qu'un projet de transport, le Tram 10 constitue également un projet de requalification urbaine et de réorganisation des espaces traversés.

0.3 Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation

Le Tram 10 Antony – Clamart est un projet s'intégrant au sein du Nouveau Grand Paris. Ce projet est inscrit au SDRIF, approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, et au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé le 18 juin 2015.

0.4 Caractéristiques principales du Tram 10 Antony – Clamart

Le Projet de tramway reliera la Croix de Berny (Antony) à la Place du Garde (Clamart). Il desservira quatre communes : Antony, Chatenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart.

Longueur	8,2 km environ
Nombre de stations	14 stations

Mode	Tramway fer
Mise en service	2023
Fréquentation estimée	25 200 voyageurs/jour
Temps de trajet	25 minutes
Fréquence	6 minutes en HP / 8 minutes en HC

Evolutions du projet de tramway lors des études Projet :

A l'issue des études PRO, les évolutions de programme notables sont les suivantes :

- ajout d'une 3^{ème} voie routière sur la RD 2 dans la traversée de la forêt de Meudon à la demande du maire de Clamart pour tenir compte des projets urbains de sa commune ;
- abandon, par la Ville de Chatenay-Malabry, de la dalle de mixité au-dessus des voies de remisage ;
- modification de l'aménagement des terminus pour tenir compte des recommandations de l'inspectrice des sites (entrée secondaire du Parc de Sceaux) et de la réorganisation des arrêts de bus (Place du Garde) ;
- prise en compte des chartes des communes pour le mobilier urbain.

Les études PRO ont également intégré une évolution des périmètres de maîtrise d'ouvrage, transférant les prestations suivantes de l'aménagement urbain au système de transport :

- la réalisation des massifs situés à l'intérieur du GLO
- la fourniture et la pose des bordures de GLO faisant fonction de chasse-roue
- la réalisation des espaces sécurisés Véligo situés aux terminus

Par rapport aux coûts détaillés présentés à l'AVP, ces évolutions impliquent un transfert de plus de 1,1 M € HT de coûts de travaux du périmètre de l'insertion urbaine (AMU) vers le périmètre du système de transport (ST) dans le coût prévisionnel des travaux.

0.5 Le coût global du Projet

Le coût d'objectif du Projet défini au niveau des études AVP et validé par le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France Mobilités du 22 mars 2017, est de **351 M€ HT** aux conditions économiques de décembre 2011 (hors matériel roulant).

Ce coût recouvre les frais liés aux études d'Avant-Projet et Projet, d'acquisitions foncières et de travaux conventionnés précédemment. Ainsi les coûts d'objectif du Projet sont différents des coûts des travaux.

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

Maîtres d'ouvrage	Montant en M€ HT constant CE 12/2011
Île-de-France Mobilités	178
Département des Hauts-de-Seine	173
Total	351

0.6 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du Projet sont celles de décembre 2011, correspondant à celles utilisées pour le schéma de principe. Les maîtres d'ouvrage justifient in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices TP01 connus à la date de la convention ;
- puis sur l'hypothèse d'une évolution de 1,8 % par an au-delà.

Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

0.7 Principe de conventionnement de la phase travaux du Projet

Concernant le financement de la phase travaux du Projet, il est convenu de mettre en place plusieurs conventions de financement. Elles permettront de mettre en adéquation les besoins des maîtres d'ouvrage et les capacités de mobilisation de crédits des financeurs.

A l'heure actuelle, huit conventions ont été signées pour le financement du Projet :

- une convention relative au DOCP, concertation, schéma de principe et enquête publique financée par la Région et le Département des Hauts-de-Seine et notifiée le 6 décembre 2011 ;
- une convention relative aux études d'avant-projet financée par la Région et le Département des Hauts-de-Seine et notifiée le 5 juin 2015 ;
- une convention de financement relative aux acquisitions foncières et libérations d'emprises financée par la Région et le Département des Hauts-de-Seine et notifiée le 5 juin 2015 ;
- une convention relative aux « études PRO, mission d'assistance aux contrats de travaux, acquisitions foncières complémentaires et premiers travaux », financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et notifiée le 25 octobre 2017 ;
- une première convention de réalisation, incluant aussi le troisième volet des acquisitions foncières, financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et notifiée le 4 décembre 2018 ;
- une seconde convention de réalisation, financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et notifiée le 20 janvier 2020 ;
- une troisième convention de réalisation, financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et notifiée le 14 décembre 2021 ;
- une quatrième convention de réalisation, financée dans le cadre du CPER 2015-2020, actuellement en cours de notification

L'Annexe 1 : Liste des études et conventions de financement précédentes rappelle les sommes engagées par ces conventions.

Lors du CSCF du 12 janvier 2021, les maîtres d'ouvrage ont exprimé un besoin de financement suivants pour finaliser les travaux : 54 millions d'euros en 2021 et 61 millions d'euros en 2022.

En mai 2021, l'Etat a souhaité financer dès 2021 l'intégralité de sa participation au titre des besoins 2021 et 2022. Une avance du financement de l'Etat, d'un montant de 12 810 000€, était donc incluse dans la convention REA 4. La présente convention couvre donc le besoin 2022 moins l'avance déjà versée par l'Etat, soit 48 190 000€ (61M€ - 12,81M€).

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement de la cinquième tranche des travaux et le solde des acquisitions foncières à hauteur de **48 190 000 € HT** en euros courants ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs à la réalisation du Tram 10 Antony – Clamart, dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

« Tramway Tram 10 Antony – Clamart – Convention REA 5 AF 4 »

1.1 Rappel des études effectuées

Les études pilotées par Île-de-France Mobilités et le département des Hauts-de-Seine, et définissant les travaux à réaliser sont référencées en « Annexe 1 : Liste des études et conventions de financement précédentes ».

1.2 Périmètre de la convention

La présente convention permet d'engager ou de poursuivre les **travaux** suivants :

- Aménagements urbains
 - Voirie et réseaux divers,
 - Eclairage public,
 - Signalisation lumineuse et tricolore
 - Espaces verts,
 - Frais de MOE et MOA.
- Système de transport :
 - Infrastructure de la voie ferrée,
 - Ligne aérienne de contact,
 - Infrastructure du site de maintenance et de remisage.
- Acquisitions foncières permettant d'achever de libérer les emprises pour les travaux du tramway.

1.3 Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les travaux dans un délai de 24 mois à partir de la date de notification de la convention. La date de fin des travaux considérée sera la date des dernières OPR, tout maître d'ouvrage confondu.

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

2 Rôle et engagements des parties

2.1 L'autorité organisatrice des transports

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

2.2 La maîtrise d'ouvrage

2.2.1 Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage du Projet sont Île-de-France Mobilités, pour le « système de transport », et le département des Hauts-de-Seine pour « l'insertion urbaine ».

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

Le département des Hauts-de-Seine est le maître d'ouvrage coordinateur du Projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'opération,
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet.

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas à l'autre maître d'ouvrage dans les responsabilités propres qui lui incombent et ne peut lui imposer des choix ou des solutions qui relèvent de ses prérogatives. Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'annexe 2 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

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

L'Etat et la Région en sont tenus informés par transmission de la Convention dès sa signature.

2.2.3 Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de décembre 2011 tel qu'il a été voté en conseil d'Île-de-France Mobilités le 22 mars 2017, et tel que rappelé en Préambule ;
- la réalisation de l'Opération, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 1.3 ;

- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 3 : Echéancier prévisionnel des dépenses et appels de fonds relatifs à la convention REA 5, mis à jour le cas échéant en comité, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément au Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

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

2.3 Les financeurs

2.3.1 Identification

Le financement de la présente convention est assuré, au titre du Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, par l'Etat, la Région et le Département des Hauts-de-Seine. Les clés de financement inscrites dans le CPER sont les suivantes : 21% pour l'Etat, 49% pour la Région et 30% pour le Département des Hauts-de-Seine.

2.3.2 Engagements des financeurs

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'Opération, par les maîtres d'ouvrages visés à l'article 2.2.1, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.3 de la présente convention.

Ce financement s'inscrit, comme indiqué dans l'article 0.7 de la présente convention, dans le cadre de conventions de financement de la phase de réalisation du Projet qui seront mises en place au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

3 Modalités de financement et de paiement

3.1 Coût de la convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **48 190 000 euros courants hors taxes**.

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

3.2 Coûts détaillés de la convention

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du Projet.

Opération tramway T10 Antony-Clamart en euros courants HT		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
Département des Hauts-de-Seine	Aménagements urbains	35 000 000€
	Acquisitions foncières	1 290 000 €
	Frais de MOA et MOE	4 000 000€
	Sous Total CD92	40 290 000 €
Île-de-France Mobilités	Travaux d'infrastructure	5 000 000€
	Travaux du SMR	1 700 000 €
	Frais de MOA et MOE	1 200 000 €
	Sous Total IDFM	7 900 000 €
TOTAL		48 190 000 €

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

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

3.3 Plan de financement de la convention

Dans le cadre de la convention REA 4, l'Etat a augmenté sa participation, au-delà des clés normales du CPER, sous forme d'avance à hauteur de 12,81 M€, anticipant sa participation à la présente convention et soldant la participation de l'État à concurrence du coût d'objectif mentionné à l'article 0.5 de la présente convention, assorti des actualisations déterminées selon les modalités précisées à l'article 0.6 de la présente convention.

Compte tenu de cette avance, les clefs de financement de la présente convention, différentes de celles du CPER, permettent de ré-équilibrer la participation de chaque financeur aux clés du CPER précisées à l'article 2.3.1.

Les participations respectives des financeurs sont donc les suivantes :

- Etat : 0 € ;
- Région Île-de-France : 29 890 000 € ;
- Département des Hauts-de-Seine : 18 300 000€.

Le plan de financement est établi en euros courants comme suit :

Tram 10 Antony-Clamart –REA 5-AF 4 en euros courants HT et clé de financement				
Financiers MOA	Etat 0%	Région 62,03%	CD 92 37,97%	Total 100%
CD 92	0 €	24 990 000 €	15 300 000 €	40 290 000 €
	0%	62,03%	37,97%	100%
IDFM	0 €	4 900 000 €	3 000 000 €	7 900 000 €
	0%	62,03%	37,97%	100%
Total	0 €	29 890 000 €	18 300 000 €	48 190 000 €

3.4 Modalités de versement des crédits de paiement

3.4.1 Echéanciers des appels de fonds

L'Annexe 3 : Echéancier prévisionnel des dépenses et appels de fonds relatifs à la convention REA 5 AF4 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des maîtres d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 6. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

3.4.2 Acomptes

A-Versement des acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les bénéficiaires. A cette fin, chaque bénéficiaire transmet aux financeurs et sur son périmètre, des demandes 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/d'engagement auxquels l'appel de fonds se rattache.

a – pour la Région et le département des Hauts-de-Seine :

La demande de versement des acomptes formulée par le bénéficiaire comprendra :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le bénéficiaire indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations, et le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 3.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

b – pour l'Etat :

La demande de versement des acomptes formulée par le bénéficiaire comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage et en euros constants par rapport au coût d'objectif) par postes de dépenses tels que définis à l'article 3.2, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire ;
- un état récapitulatif des factures acquittées daté et certifié exact par le comptable public en charge de la comptabilité du bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.3.

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

B-Plafonnement des acomptes

Pour la **Région**, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le **département des Hauts-de-Seine** au bénéficiaire est plafonné à 95% avant le versement du solde.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'**Etat** au bénéficiaire est plafonné à 80% de l'autorisation d'engagement mise en place en euros courants avant le versement du solde.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires et des appels de fonds, à actualiser chaque année en septembre.

3.4.3 Versement du solde

Après achèvement des travaux prévus dans la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par les bénéficiaires :

- des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 3.4.2 ;
- d'un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des réalisations effectuées et justifiant les actions qui n'auraient pas été réalisées au moment du solde financier de la présente convention ;
- du bilan financier de la convention, comprenant notamment le relevé final des dépenses et des recettes, tel qu'indiqué à l'article 9 ;

La demande de solde est signée par le représentant légal du bénéficiaire.

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

Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal du bénéficiaire et certifié par le comptable public.

De plus, si au moins une convention a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au versement du solde sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

3.4.4 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règles budgétaires et financières de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 3.4.2, 3.4.3, 3.5 et 3.6 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 du bénéficiaire.

3.4.5 Bénéficiaire et domiciliation

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

- **Département des Hauts-de-Seine :**

Code IBAN							Code BIC
FR30	3000	1009	36D9	2000	0000	003	BDFEFRPPCCT

- **Île-de-France Mobilités**

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service / Coordonnées
Etat	DRIEA 21-23, rue Miollis 75 015 PARIS	SPoT / CBSF
Région Île-de-France	2, rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-Sur-Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaCompta bilite@iledefrance.fr
Département des Hauts-de-Seine	Hôtel du Département - Arena 92 731 Nanterre Cedex	Pôle Aménagement et Développement du Territoire Direction des Mobilités
Île-de-France Mobilités	Île-de-France Mobilités 39-41, rue de Châteaudun 75 009 PARIS	Direction des Infrastructures

3.5 Caducité des subventions de la Région

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

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) 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 de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

L'Opération ayant 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.

En tout état de cause, le versement du solde de cette subvention devra être demandé à la Région, au plus quatre (4) ans après la date de fin des travaux figurant sur l'échéancier prévisionnel des travaux joint en annexe 2 à la présente convention, le cas échéant actualisé lors d'un comité technique. Au-delà, la Région se réserve le droit de considérer que le Projet est achevé au sens de l'article 10 de son règlement budgétaire et financier ; en conséquence de quoi elle interromprait définitivement ses versements.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'Opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

3.6 Comptabilité des maîtres d'ouvrage

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses liées à l'Opération faisant l'objet de la présente convention.

Chaque bénéficiaire 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.

4 Modalités de contrôle

Les financeurs et Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOM, se réservent le droit de solliciter auprès des maîtres d'ouvrage toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

Par les financeurs

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

Les maîtres d'ouvrage conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

5 Définition et gestion des écarts

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué en préambule de la Convention constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successives s'inscrivent, y compris celle relative à la présente Opération.

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

5.1 En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par chaque maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu à l'article 3.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.3. 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.

5.2 En cas de dépassement du coût prévisionnel des dépenses

S'il apparaît que, au cours de l'Opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention ne peut être respecté, les maîtres d'ouvrage fournissent dans un délai maximum de un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs préciseront alors, lors du Comité des Financeurs (cf. article 6.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'Opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant

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

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii selon lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

5.3 Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai prévu à « Annexe 2 : Calendrier prévisionnel » ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOM, et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès des maîtres d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOM, aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'Opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et de l'avis éventuel formulé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

6 Pilotage et suivi du Projet

La gouvernance du Projet s'articule comme suit autour de plusieurs comités.

6.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

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

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

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

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses et procèdent à la mise à jour de la programmation financière.

Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux et acquisitions foncières ;
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature ;

- la liste des principaux marchés signés avec leur date, leur montant d'engagement et le nom du titulaire ;
- la liste des principaux marchés à venir avec leur date et leur montant prévisionnel d'engagement ;
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu ;
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage ;
- un état comparatif entre le coût prévisionnel du Projet détaillé par postes CERTU tel qu'indiqué à l'AVP et le coût final du Projet détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des prestations déjà exécutées et de celles restant à réaliser ;
- un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais ;
- le montant des dépenses comptabilisées ;
- le montant des subventions appelées, versées et restant à verser par financeur ;
- le montant prévisionnel réactualisé des appels de fonds par financeur pour l'exercice en cours et pour les exercices suivants ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant le même Projet, chaque maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses, de ses engagements et de ses appels de fonds. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 12/2011 pour toute la période de réalisation.

Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

Lors de sa première séance, le CSCF acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés de chaque maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi du Projet, en termes financier et d'avancement.

3/ La communication autour du projet :

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

6.2 Comité des financeurs de l'Opération

Il réunit les financeurs et les maîtres d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du Projet dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 6.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le Projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 5 de la présente convention seront mises en œuvre.

6.3 Information hors CSCF et Comité des financeurs

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

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par ceux-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.

6.4 Communication institutionnelle

Le comité technique de communication (CTC) réunit les maîtres d'ouvrage et les financeurs.

En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit les maîtres d'ouvrage et les financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication de l'Opération (stratégie et mise en œuvre). Les financeurs sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois, les éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Le compte-rendu sera assuré par les maîtres d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication.

Cette communication est partagée et validée par les maîtres d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;

- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Département ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

7 Modification du programme

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 1.3 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif définis dans l'AVP, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès qu'un maître d'ouvrage envisage des modifications du programme du projet défini dans l'avant-projet approuvé en conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 22 mars 2017 par la délibération susvisée, il transmet à l'autorité organisatrice, ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOM, validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité des Financeurs ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération.

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

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

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

8 Modalités d'audit

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

Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture de l'opération.

9 Bilan financier de la convention

A l'appui de la demande de solde de la convention, le bénéficiaire établit sous sa responsabilité un bilan financier des dépenses et des recettes relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

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

Ce bilan financier de la convention comportera notamment :

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

10 Bilan de la réalisation du Projet

Le bilan de la réalisation du Projet intégrera :

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

11 Dispositions générales

11.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

11.2 Règlement des litiges

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

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

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

11.3 Résiliation de la convention

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la

décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée 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 l'une des autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération.

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A la date d'effet de la résiliation, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation de la convention. Sur cette base, les bénéficiaires 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.

11.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de la date de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Sans préjudice des dispositions prévues aux articles 4, 8 et 10, la présente convention expire soit après le solde de la totalité des subventions dues au bénéficiaire selon les modalités des articles 3.4.3 et 5, soit à la date d'effet de la résiliation telle que prévu à l'article 11.3, soit à la date de caducité prévue par l'article 3.5.

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux un pour chacun des signataires.

Pour l'Etat, Marc GUILLAUME Préfet de la région Ile-de-France	Pour la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile- de-France
Pour le département des Hauts-de-Seine Georges SIFFREDI Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine	Pour Île-de-France Mobilités, Laurent PROBST Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Liste des études et des conventions de financement précédentes

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des dépenses et appels de fonds relatifs à la convention REA 5

Annexe 4 : Organigramme détaillé

Annexe 5 : Détail du coût d'objectif du Projet

Annexe 1 : Liste des études et conventions de financement précédentes

1/ Etudes précédentes :

- Etudes de DOCP, approuvées au conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 11 juillet 2012,
- Etudes de schéma de principe et dossier d'enquête publique, approuvées au conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 11 février 2015.
- Etudes AVP, approuvées au conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 22 mars 2017
- Etudes PRO, finalisées en 2018.

2/ Conventions de financement précédentes :

Convention	Montant en € courants HT			
	Département des Hauts-de-Seine	Région Île-de-France	Etat	TOTAL
2011				
DOCP	4 420 000 €	2 380 000 €		6 800 000 €
Concertation				
Schéma de principe	65%	35%		
Enquête publique				
2015	4 316 000 €	3 984 000 €		8 300 000 €
Etudes AVP	52%	48%		
2015	3 153 800 €	2 911 200 €		6 065 000 €
1 ^{ères} acquisitions foncières	52%	48%		
2017				
Etudes PRO	8 040 000 €	13 132 000 €	5 628 000 €	26 800 000 €
Mission ACT				
2 nd acquisitions foncières	30%	49%	21%	
1 ^{er} travaux				
2018	11 400 000 €	18 620 000 €	7 980 000 €	38 000 000 €
REA 1	30%	49%	21%	
AF 3				
2019	30 000 000 €	49 000 000 €	21 000 000 €	100 000 000 €
REA2	30%	49%	21%	
2020	23 584 800 €	38 521 840 €	16 509 360 €	78 616 000 €
REA3	30%	49%	21%	
2021	16 200 000 €	26 460 000 €	24 150 000 €	66 810 000 €
REA4	24,25%	39,60%	36,15%	
Montant global	101 114 600 €	155 009 040 €	75 267 360 €	331 391 000 €

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel

➤ Calendrier prévisionnel des opérations couvertes par cette convention

	2022	2023
Aménagements urbains	X	X
Système de transports	X	X

➤ Calendrier prévisionnel du Projet

Acquisitions foncières : 2016 - 2023

Travaux préparatoires aménagements urbains : 2017 – 2021

Travaux sur le site du SMR : mars 2018-fin 2022

Travaux préparatoires système de transport : fin 2018 / 2021

Travaux du tramway : mi 2019 à début 2023

Mise en service du tramway : mi 2023

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des dépenses et appels de fonds relatifs à la convention REA 5

a) Echancier prévisionnel des dépenses exprimées en euros **courants** HT :

CD92	2022	2023	2024	2025	Total
Aménagements urbains	10 000 000 €	15 000 000 €	8 000 000 €	2 000 000 €	35 000 000 €
Acquisitions foncières	690 000 €	600 000 €	0 €	0 €	1 290 000 €
Frais de MOA et MOE	1 000 000 €	2 000 000 €	800 000 €	200 000 €	4 000 000 €
TOTAL	11 690 000 €	17 600 000 €	8 800 000 €	2 200 000 €	40 290 000 €

IDFM	2022	2023	2024	2025	Total
Infrastructure – voie ferrée	4 500 000 €	500 000 €	0 €	0 €	5 000 000 €
Infrastructure – SMR	1 650 000 €	50 000 €	0 €	0 €	1 700 000 €
Frais de MOA et MOE	900 000 €	300 000 €	0 €	0 €	1 200 000 €
TOTAL	7 050 000 €	850 000 €	0 €	0 €	7 900 000 €

b) Echancier prévisionnel des appels de fonds exprimés en euros **courants** :

CD92	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Région (62,03%)	0 €	5 051 300 €	8 913 000 €	9 661 040 €	682 330 €	682 330 €	0 €	24 990 000 €
Etat (0%)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
CD 92 (37,97 %)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
TOTAL appels de fonds	0 €	5 051 300 €	8 913 000 €	9 661 040 €	682 330 €	682 330 €	0 €	24 990 000 €

IDFM	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Région (62,03%)	0 €	0 €	620 000 €	620 300 €	1 364 650 €	1 364 650 €	930 400 €	4 900 000 €
Etat (0%)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
CD 92 (37,97 %)	0 €	0 €	380 000 €	379 700 €	835 350 €	835 350 €	569 600 €	3 000 000 €
TOTAL appels de fonds	0 €	0 €	1 000 000 €	1 000 000 €	2 200 000 €	2 200 000 €	1 500 000 €	7 900 000 €

Annexe 4 : Organigramme détaillé

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Maître d'ouvrage :

Elodie HANEN – Directrice générale adjointe

Arnaud CROLAIS – Directeur des infrastructures

Yves DANTEC – Chef du département « Projets de surface – zone 1 »

Claire DASSY – Adjointe au chef du département « Projets de surface – zone 1 »

Marine LERCH – Chargée de projet Tram 10 Antony – Clamart

Xavier SANCHEZ - Chargé de projet Tram 10 Antony – Clamart

Olivier MAHIEU - Chargé de projet Tram 10 Antony – Clamart

MAITRISE D'OUVRAGE DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

Maître d'ouvrage :

Philippe CARON – Directeur des Mobilités

Thomas SANSONETTI – Chef du service Maîtrise d'ouvrage

Fazia TAMALOUST – Cheffe de projet Tram 10 Antony – Clamart

Mathieu PIMOR – Adjoint à la cheffe de projet Tram 10 Antony – Clamart

Annexe 5 : Détail du coût d'objectif du Projet

Selon l'AVP du projet approuvé par le conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 22 mars 2017, les coûts de la phase de réalisation sont les suivants (exprimés en M€ constants aux CE de décembre 2011 et hors matériel roulant) :

N° poste CERTU	Intitulé poste CERTU	Estimation AVP en M€ HT (val. déc 2011)		
		Département 92	Île-de-France Mobilités	Total
5	Déviations de réseaux	0,8	1	1,8
6	Travaux préparatoires	20,6	13,9	34,5
7	Ouvrages d'art	10,5	0	10,5
8	Plate-forme tramway	10,1	7,1	17,2
9	Voie ferrée	0	22,6	22,6
10	Revêtement de la plate-forme tramway	0	12,8	12,8
11	Voirie (hors site propre) et espaces publics	54,6	0	54,6
12	Equipements, mobiliers urbains, espaces verts	7,6	0,5	8,1
13	Signalisation routière	4,1	0	4,1
14	Stations	0	9,5	9,5
15	Alimentation en énergie de traction	0	14	14
16	Courants faibles et Poste de commandes centralisé (PCC)	0	14,8	14,8
17	Dépôt	0	38	38
19	Opérations induites	4,6	0	4,6
Sous-total travaux hors AF et aléas		112,9	134,2	247,1
4	Acquisitions foncières et libération d'emprises	24,8	5,1	29,9
20	Provision pour aléas et incertitude (PAI)	11,3	13,4	24,7
Sous-total travaux hors études, MOE et MOA		149	152,7	301,7
1	Etudes d'avant-projet / projet	5,8	5,5	11,3
2	Frais de maîtrise d'ouvrage	12,8	13,8	26,6
3	Frais de maîtrise d'œuvre travaux	5,2	6,1	11,3
Total (hors MR)		172,8	178,1	350,9

Annexe 5 - Convention de financement Pôle de Mantes

2022

Pôle de Mantes-la-Jolie

Convention de financement relative
aux études d'avant-projet (AVP)

CONVENTION N°19D01425



Yvelines
Le Département



TABLE DES MATIERES

0	<u>PREAMBULE</u>	<u>8</u>
0.1	OBJECTIFS DE L'OPERATION.....	8
0.2	HISTORIQUE	8
0.3	INSCRIPTION DE L'OPERATION DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	8
0.4	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION	8
0.5	MODALITES D'ACTUALISATION.....	10
0.6	RAPPEL DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT ANTERIEURES	10
1	<u>DEFINITIONS.....</u>	<u>11</u>
2	<u>OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>11</u>
2.1	PERIMETRE DE LA CONVENTION.....	11
2.1.1	PREMIERES ETUDES D'AVANT-PROJET	11
2.2	DELAIS DE REALISATION	12
3	<u>ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>12</u>
3.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	12
3.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE	12
3.2.1	IDENTIFICATION ET PERIMETRE DU MAITRE D'OUVRAGE.....	12
3.2.2	ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE.....	12
3.3	LES FINANCEURS.....	13
3.3.1	IDENTIFICATION.....	13
3.3.2	ENGAGEMENTS	13
4	<u>MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>13</u>
4.1	ESTIMATION DU COUT DU PROJET	13
4.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE.....	13
4.3	PLAN DE FINANCEMENT	13
4.4	MODALITES DE PAIEMENT	14
4.4.1	ECHÉANCIERS DES APPELS DE FONDS.....	14
4.4.2	VERSEMENT D'ACOMPTES	14
4.4.3	VERSEMENT DU SOLDE	15
4.4.4	PAIEMENT.....	16
4.4.5	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	16
4.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS	16
4.5.1	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION.....	16
4.5.2	CADUCITE AU TITRE DU DECRET N° 2018-514 DU 25 JUIN 2018 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT.....	17
4.5.3	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU DEPARTEMENT.....	17
4.6	COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	17
5	<u>GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>17</u>
6	<u>MODALITES DE CONTROLE.....</u>	<u>17</u>
6.1	PAR LES FINANCEURS	17
6.2	PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	18
6.3	INTERVENTION D'EXPERTS.....	18
7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION</u>	<u>18</u>

7.1	LE COMITE DE PILOTAGE	18
7.2	LE COMITE DES FINANCEURS	18
7.3	LE COMITE TECHNIQUE.....	19
7.4	L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE	19
7.5	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	19
7.5.1	REGION ÎLE-DE-FRANCE	19
7.5.2	SUIVI DE LA COMMUNICATION	20

8 DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE21

9 CONFIDENTIALITE.....21

10 DISPOSITIONS GENERALES21

10.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	21
10.2	REGLEMENT DES LITIGES	21
10.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	22
10.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	22
10.5	DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES.....	22

ANNEXES.....24

ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS	24
ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION	24
ANNEXE 3 : CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE	

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la Présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- **Le département des Yvelines**, représenté par le Président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n° _____ du conseil départemental du _____ relative aux Contrats Yvelines Territoires.

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

En deuxième lieu,

- **La Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise**, dont le siège est situé immeuble Autoneum rue des Chevries 78410 Aubergenville, représentée par Cécile Zamitt Popescu, Présidente de la Communauté urbaine, dûment mandaté par la délibération n° _____ en date du _____,
-

Ci-après désigné « GPS&O », « **le maître d'ouvrage** » ou « **le bénéficiaire** »,

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'expropriation ;

Vu le code de la commande publique, notamment ses articles L. 2410-1 et suivants relatifs à la maîtrise d'ouvrage publique et la maîtrise d'œuvre privée ;

Vu le Contrat Particulier Région Île-de-France - Département des Yvelines approuvé par le conseil régional le 17 avril 2008 et par le conseil départemental des Yvelines le 15 février 2008 ;

Vu l'avenant n°1 au Contrat Particulier Région Île-de-France - Département des Yvelines approuvé par le conseil régional le 22 novembre 2012 et par le conseil départemental des Yvelines le 23 novembre 2012 ;

Vu le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France voté par le conseil régional le 19 juin 2014 ;

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

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

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

Vu la délibération n°2011/0631 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 6 juillet 2011 sur la définition des contenus des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets ;

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération du conseil régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n°2015/524 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015 validant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du pôle multimodal et TCSP du Mantois ;

Vu la délibération n°2016/534 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 6 décembre 2016 validant le bilan de concertation du pôle multimodal et TCSP du Mantois ;

Vu la délibération n°2019/140 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 17 avril 2019 validant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du pôle de Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération n° 2016-CD-6-5314 du Conseil départemental des Yvelines en date du 17/06/2016 relative aux Contrats Yvelines Territoires ;

Vu le Contrat Yvelines Territoires de Grand Paris Seine et Oise signé le 18 avril 2019 par le conseil départemental des Yvelines, la Communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise et les communes de Conflans-Sainte-Honorine, Mantes-la-Jolie, Les Mureaux et Poissy ;

Vu la délibération du Conseil départemental n°2018-CD-6-5795.1 du 21 décembre 2018 relative à l'approbation du Contrat Yvelines Territoires de Grand Paris Seine et Oise, modifié par délibération du Conseil départemental n°2021-CD-6-6810.1 du 17 décembre 2021, et conclu entre le Département des Yvelines et la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise et les Communes de Conflans-Sainte-Honorine, Mantes-la-Jolie, Les Mureaux et Poissy en date du 18 avril 2019 ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-552 du 11 juillet 2013 approuvant la convention relative au TCSP du Mantois et au pôle de Mantes-la-Jolie ;

Vu la délibération de la commission permanente de conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-465 du 20/11/2019 approuvant la convention relative au Schéma de principe du pôle de Mantes-la-Jolie et la délibération n° CP2020-417 approuvant l'avenant n°1 de démarrage des études AVP ;

Vu la délibération n°2020/505 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 validant le schéma de principe du pôle multimodal de Mantes-la-Jolie ;

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

Vu la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil départemental des Yvelines du _____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du conseil communautaire de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise du _____ approuvant la présente convention.

Vu la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° _____ du _____ approuvant la présente convention ;

0 Préambule

0.1 Objectifs de l'Opération

Le pôle de Mantes-la-Jolie avec près de 25 000 voyageurs quotidiens constitue un pôle majeur du territoire communautaire, départemental et régional en raison de son important niveau de desserte ferroviaire (terminus de la ligne Transilien J5 et J6, terminus d'une des branches de la ligne Transilien N, et desserte par des trains régionaux normands). L'augmentation des flux attendus à la gare avec l'arrivée d'Eole ainsi que l'accroissement des emprises de la gare induit par ce prolongement du RER E d'une part, et l'arrivée sur le pôle d'un TCSP d'autre part, nécessitent de reconfigurer le pôle d'échanges pour être en adéquation avec la situation future.

0.2 Historique

Le projet de prolongement d'Eole à l'ouest a été déclaré d'utilité publique en janvier 2013. Ce prolongement du RER E s'accompagnera d'évolutions pour les gares du parcours, dont le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie qui constituera le nouveau terminus de la ligne. Dans ce cadre, des réflexions ont été initiées sur le périmètre de la gare, sur les évolutions à prévoir en son sein pour accueillir le RER E, ainsi que sur des premiers éléments relatifs à l'intermodalité.

Ces études, ainsi que toutes celles menées préalablement, constituent une donnée d'entrée pour le présent projet de pôle.

Un premier DOCP portant sur le TCSP du Mantois et le pôle de Mantes-la-Jolie, réalisé sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités en 2015, a été approuvé par son Conseil du 7 octobre 2015. Une concertation préalable a été organisée avec l'ensemble des partenaires du 30 mai au 1er juillet 2016 et a fait l'objet d'un bilan approuvé par le Conseil le 6 décembre 2016.

A l'issue de l'approbation du bilan de la concertation, la maîtrise d'ouvrage a été déléguée à la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) pour le pilotage de la suite des études (études préliminaires, enquête publique, AVP) et la réalisation du pôle.

Des modifications importantes de projets impactant le pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie ont amené GPS&O à actualiser le DOCP qui a fait l'objet d'une nouvelle version, sous maîtrise d'ouvrage de GPS&O, validée en conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en avril 2019, pour être en adéquation avec l'évolution du projet de pôle.

Pour cette nouvelle version du DOCP, une seconde concertation a été menée entre le 20 mai et le 20 juin 2019. Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2019.

Le schéma de principe, piloté par Grand Paris Seine et Oise et associant l'ensemble des partenaires, a été approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020.

0.3 Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation

Le projet de pôle de Mantes-la-Jolie est inscrit :

- Au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté par la Région par délibération n°CR36-14 du 19 juin 2014 ;
- Au contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 prorogé de deux ans, au titre des pôles multimodaux inscrits au PDUIF.

0.4 Caractéristiques principales de l'Opération

Le projet global du pôle d'échanges de Mantes-la-Jolie comprend deux composantes :

- une première composante dite « périmètre ferroviaire » qui verra l'adaptation des équipements à l'arrivée future d'Eole, sous maîtrise d'ouvrage SNCF et qui est financée par le projet Eole ;
- une seconde composante dite « pôle intégré », qui contribue à la constitution d'un véritable grand pôle de correspondance via des interventions sur le périmètre intermodal (écostations bus, parcs de stationnements voitures et vélos, parvis, accessibilité piétonne, cyclable et routière).

Dans le cadre de l'Opération « prolongement d'EOLE à l'ouest », dont l'horizon de mise en service est prévu pour 2024, des travaux sur le périmètre ferroviaire sont prévus :

- Une nouvelle passerelle pour permettre une meilleure fluidité de circulation des voyageurs ;
- Rénovation et agrandissement du bâtiment-voyageurs côté Nord : espaces d'attente agrandis et modernisés, création de cellules commerciales en rez-de-chaussée et de bureaux en étage ;
- Création d'un nouveau bâtiment-voyageurs côté Sud (déjà réalisé) ;
- Rénovation du bâtiment d'exploitation situé sur le quai C et D ;
- Adaptation des quais et de leurs accès ;
- Adaptation des voies ferrées.

L'ensemble de ces aménagements, rendus nécessaires par le projet de prolongement du RER E, n'est pas inscrit dans le périmètre de la présente convention. En revanche, ces éléments seront pris comme données d'entrée.

Le schéma de principe, adopté le 8 octobre 2020, a permis de définir les grandes lignes du projet d'aménagement :

- La requalification et la labellisation du parking-relais Nord ;
- La requalification, l'extension et la labellisation du parking-relais Sud ;
- Le réaménagement et l'intégration urbaine des deux stations bus Nord et Sud ;
- Une modification pour le parvis Nord, qui sera utilisé uniquement par les modes doux ;
- La requalification des espaces publics et voiries adjacentes au pôle, dont certaines voient leur sens de circulation modifié ;
- L'installation d'équipements dédiés à l'intermodalité (dépose-minute, stationnements vélos sécurisé et en libre accès).

La composante dite « pôle intégré » prévoit :

- Une organisation des modes optimisée et facilitée pour passer de l'un à l'autre : trains, bus, voitures, marche, vélo... ;
- Un gain d'espace (notamment sur les parvis) et des aménagements sécurisés pour les piétons et les cyclistes ;
- La réhabilitation des parkings en ouvrages existants et une extension pour le parking au Sud ;
- La création d'une nouvelle écostation plus lisible au Sud.

Côté Nord de la gare, le projet prévoit d'empêcher le transit routier d'Est en Ouest au niveau la place de la Gare et de **créer une place élargie entièrement dédiée aux modes doux**.

Le secteur étant contraint en termes d'espace il n'est pas possible de créer une écostation bus sur une emprise unique. Par conséquent, les bus effectueront deux boucles de part et d'autre du parvis, Est et Ouest avec des postes de dépose, de reprise et de régulation sur les voiries situées à l'ouest rue Pierre Sépard et à l'Est, avenue Franklin Roosevelt et Boulevard Carnot.

Aucun bus ne transitera par le parvis. Le TCSP voit son trajet évoluer par rapport au DOCP : il empruntera la rue Pierre Sépard où se situera son terminus au droit de la gare et repartira par la rue de la Paix sous l'ouvrage du parking.

La façade du parking fera l'objet d'une réhabilitation pour une présence plus 'urbaine' et attractive sur le parvis. La rue de la Paix sera également reprise et redressée notamment sous l'ouvrage du parking pour pouvoir accueillir la circulation des bus. Les flux VP et bus seront bien dissociés afin de limiter les congestions. De part et d'autre du parvis prendront place les services nécessaires : dépose minute, stationnement taxis, stationnement vélos.

Au Sud, le projet prend place **dans les emprises prévues pour le projet urbain Mantes Université**. L'écostation bus Sud sera déplacée et réaménagée pour être plus généreuse avec un quai central.

Des stationnements pour les vélos et les deux-roues, des places de dépose-minute, une station de taxis seront positionnés aux abords de la gare aussi bien côté Nord que côté Sud. Ainsi, le projet prévoit **plus de 250 places de stationnements vélos** à répartir sur les 2 accès.

Le pôle bénéficie actuellement de **deux importants parkings, au Nord et au Sud**, qui, seront **réhabilités et labellisés Parc Relais**. Le parking au sud sera étendu à l'ouest pour 240 nouvelles places afin d'avoir une offre de stationnement adaptée aux besoins futurs.

Les éléments de programme du projet sont éligibles à plusieurs sources de financement :

- Le **Contrat de Plan Etat-Région** (volet pôle) ;
- **Les subventions de droit commun Île-de-France Mobilités** pour le stationnement vélos, l'aménagement d'écostations et de voies dédiées aux bus et la labélisation des parcs relais ;
- **Le Contrat Yvelines Territoires (CYT)** ;
- **Le Schéma départemental des équipements intermodaux (SDEI)** ;
- Le **Projet Eole** pour le financement des aménagements prévus pour le périmètre ferroviaire (hors périmètre de cette convention).

Faisant suite au schéma de principe, les études d'avant-projet (objet de la présente convention) ont vocation à approfondir les éléments suivants :

- les **caractéristiques principales du projet** : principes guidant le choix des aménagements retenus et de la définition des solutions techniques pour chaque élément de programme ;
- une **évaluation précise des coûts** (investissement et exploitation), du calendrier de réalisation, des impacts et de l'intérêt socio-économique.

L'ensemble des études associées sera mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

0.5 Modalités d'actualisation

S'agissant d'une convention d'études, il n'est pas prévu de modalités d'actualisation.

0.6 Rappel des conventions de financement antérieures

L'opération a bénéficié d'une subvention au titre du CPRD 2007-2014 adossée à une convention de financement relative au DOCP, au schéma de principe et à l'enquête publique du TCSP du Mantois et du Pôle de Mantes-la-Jolie. Le pôle de Mantes-la-Jolie a bénéficié d'une subvention pour son DOCP et la concertation préalable associée, sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités.

La convention de financement du TCSP et du pôle, relative aux études de DOCP, concertation, schéma de principe, enquête publique et études complémentaires (13DPI027) a été voté par délibération n° CP13-552 du 11 juillet 2013. La délibération n° CP 2019-465 du 20 novembre 2019 l'a modifiée afin de séparer les 2 opérations.

Une convention de financement du Pôle de Mantes-la-Jolie relative aux études de schéma de principe, enquête publique et études complémentaires (19D01425) a été voté par délibération en commission permanente n° 2019-465 du 20 novembre 2019.

Un avenant à la convention relative aux études de schéma de principe, enquête publique et études complémentaires a été voté par délibération en commission permanente n° CP2020-417 du 18 novembre 2020 afin d'intégrer une partie des études d'Avant-Projet sur le reliquat des études schéma de principe.

Il est convenu ce qui suit :

1 Définitions

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

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

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

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Etudes », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 2 et en annexe 3 ;

« **Résultats des Etudes** » : désigne l'Avant-Projet, et/ou les études complémentaires réalisés par le maître d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en 3 et qui seront présentés au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

2 Objet de la convention

La Convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des études d'Avant-projet du Pôle de Mantes-la-Jolie ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties.

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

« AVP du pôle de Mantes-la-Jolie »

L'Annexe 3 de la Convention en détaille les éléments constitutifs.

2.1 Périmètre de la Convention

2.1.1 Premières études d'Avant-projet

Une précédente convention (n° 19D01425) portant initialement sur les études de schéma de principe a été avenantée afin de pouvoir intégrer une partie des études avant-projet portant sur les espaces publics du secteur Sud, avec le solde restant sur cette convention :

- Etudes géotechniques
- Mission SPS conception
- Contrôle technique conception
- Honoraires MOE (AVP)
- Etudes complémentaires

La présente convention porte sur la poursuite des études avant-projet, sur l'ensemble du périmètre du pôle gare, Nord et Sud :

- Honoraires MOE
- SPS conception
- Contrôle technique conception
- Géotechnique

- Etudes diverses (dont études d'impact, détection des réseaux etc...)
- Aléas des études AVP.

Il est à préciser que les études avant-projet portant sur les parkings-relais feront l'objet de conventions ad hoc.

2.2 Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 12 mois à partir de la notification de la Convention.

Elles sont prévues pour se dérouler du second trimestre 2022 au second trimestre 2023.

3 Rôles et engagements des parties

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le maître d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage

3.2.1 Identification et périmètre du maître d'ouvrage

GPS&O est désigné maître d'ouvrage du programme d'Etudes décrit à l'article 2.1.

3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fond, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du Projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du code de la commande publique, notamment ses articles L. 2421-1 et suivants.

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

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France ;
- le Département des Yvelines, dans le cadre du Contrat Yvelines Territoires signé avec GPS&O ;
- La Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise.

3.3.2 Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du Projet défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

4 Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût du Projet

L'ensemble des montants de la présente convention sont exprimés en euros courant hors taxe.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 500 000 € HT.

4.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

	MOA GPS&O
Avant-projet (montant complémentaire)	500 000 €
<i>Dont (à titre indicatif)</i>	
<i>Honoraires MOE (AVP)</i>	<i>275 000 €</i>
<i>Mission SPS conception</i>	<i>25 000 €</i>
<i>Contrôle technique conception</i>	<i>25 000 €</i>
<i>Géotechnique</i>	<i>12 500 €</i>
<i>Etudes diverses</i>	<i>90 000 €</i>
<i>Aléas des études AVP</i>	<i>72 500 €</i>
TOTAL en € courants	500 000 €

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

4.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants et HT, non révisables et non actualisables.

Etudes AVP du pôle de Mantes-la-Jolie					
Montant € HT et clés de financement					
	Etat	Région	Département	GPS&O	TOTAL
GPS&O	75 000 €	175 000 €	125 000 €	125 000 €	500 000 €
	15%	35%	25%	25%	100%

4.4 Modalités de paiement

4.4.1 Echéanciers des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 7. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.4.2 Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la Convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la Convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

B - Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la Convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'Opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3.

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

C - Demande de versement unique auprès du Département :

- la subvention est versée au bénéficiaire à sa demande, suite à validation du service fait et sous réserve de la bonne exécution des modalités de suivi et d'évaluation.
- Les modalités de versement sont définies par l'article 8-2 du Contrat Yvelines Territoires de Grand Paris Seine & Oise, selon le montant de la subvention attribuée. Dans le cas de cette convention, le montant de subvention du Département étant inférieur à 500 000€, un seul versement à l'achèvement du Projet sera fait.
- Le versement de la subvention sera réalisé au terme de l'étude après réception :
 - d'un décompte portant justification des sommes versées, daté et signé du représentant légal du bénéficiaire de la subvention et de son payeur, certifiant la réalité de la dépense et son affectation ;
 - d'une attestation d'achèvement des Etudes ;
 - d'un RIB.

D - Plafonnement des acomptes

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

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les Opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat aux bénéficiaires est plafonné à 90% du montant de la subvention.

4.4.3 Versement du solde

Après achèvement des Etudes couvertes par la Convention, le bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'Opération.

Le versement du solde est subordonné à la production par chacun des bénéficiaires :

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre le maître d'ouvrage et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
- un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement ;
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

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

4.4.4 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.2, 4.4.3 et 4.5 de la présente convention.

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

4.4.5 Bénéficiaire et domiciliation

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

- GPS&O sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00507	C7810000000	59

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 85 61 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr	DRIEA – SPOT – CBSF
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint Ouen CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr	Pôle Finances – Direction de la comptabilité
Département des Yvelines	2 Place André Mignot 78000 Versailles	Direction des mobilités / Sous-direction Politique des Transports et des Mobilités
GPS&O 1	Immeuble Autonéum – rue des Chevries 78410 Aubergenville	Direction des finances

4.5 Caducité des subventions

4.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

A compter de la date de première demande d'acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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.

4.5.2 Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

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

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

4.5.3 Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département

Pour les Etudes, le bénéficiaire dispose de 2 ans à compter de la date de signature pour engager le Projet.

La convention prendra fin au terme de la réalisation de l'ensemble des objets cités à l'article 2.1.

4.6 Comptabilité du bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention.

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

5 Gestion des écarts

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions qui lui sont attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au Financier en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

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.

6 Modalités de contrôle

6.1 Par les financeurs

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

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

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution du Projet, activité ou action subventionnée.

6.2 Par Île-de-France Mobilités

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

6.3 Intervention d'experts

L'autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'autorité organisatrice. Le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

7 Organisation et suivi de la convention

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

7.1 Le comité de pilotage

Placée sous la présidence du maître d'ouvrage, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par l'Opération représentées par leurs élu(e)s.

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des Etudes. Il recueille les avis et observations 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 par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité de pilotage est réuni en tant que de besoin et notamment avant chaque passage en conseil du Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis préalablement aux membres de la commission de suivi au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par le maître d'ouvrage.

Le secrétariat est assuré par le maître d'ouvrage.

7.2 Le comité des financeurs

Ce comité réunit l'autorité organisatrice de la mobilité, les financeurs et le maître d'ouvrage.

Le comité des financeurs pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect du coût et des délais prévisionnels.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des Etudes au regard des éléments décrits à l'article 1 de la Convention et du calendrier, et les éventuels besoins d'études complémentaires à ce stade ;
- le suivi financier de la convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fonds mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité des financeurs se réunit en tant que de besoin, sur les questions spécifiques relevant du pilotage de l'Opération, notamment son financement, les ajustements techniques et financiers et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être transmis préalablement aux membres du Comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

7.3 Le comité technique

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties ainsi que les représentants des services des collectivités concernées.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

Le comité technique est convoqué par le maître d'ouvrage. Il est réuni en tant que besoin et au moins une fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois les documents devront être transmis préalablement aux membres au plus tard sept (7) jours avant la réunion par le maître d'ouvrage.

Le secrétariat est assuré par le maître d'ouvrage.

7.4 L'information des financeurs, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, le maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'Opération.

7.5 Suivi de la communication institutionnelle

7.5.1 Région Île-de-France

Afin de participer à la lisibilité de l'action de la Région Île-de-France, le bénéficiaire s'engage à faire apparaître la contribution régionale dans toutes les actions de communication liées à l'objet de la Convention. Le bénéficiaire s'engage ainsi à apposer la mention « Action financée par la Région Île-de-France » sur l'ensemble des documents d'information et de communication en lien avec la Convention et à indiquer explicitement ce soutien dans les correspondances avec les destinataires de cette action.

La présence du logotype de la Région est obligatoire, en première de couverture, sur l'ensemble des supports d'information et de communication. De la même façon, le logotype doit être positionné en page d'accueil des sites web et permettre un lien vers le site institutionnel de la région Île-de-France. L'utilisation du logotype doit se faire conformément à la charte graphique régionale et l'ensemble des documents réalisés doivent être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Le bénéficiaire s'engage à porter à la connaissance des services de la région Île-de-France les dates prévisionnelles de tous les événements organisés liés à l'Opération subventionnée. Un calendrier prévisionnel des dates et faits marquants sur toute la durée de vie de l'Opération doit être établi et transmis régulièrement à la Région.

Le bénéficiaire est tenu de soumettre préalablement les documents et supports de communication s'y rapportant au service du protocole de la Région Île-de-France. Ceux-ci doivent respecter les usages et préséances protocolaires, en faisant figurer dans les puissances invitantes la Présidence de la Région et en réservant à cette dernière ou son représentant la place qui lui revient dans le déroulement de l'événement.

Le bénéficiaire s'engage également à porter à la connaissance des services, les dates prévisionnelles de toute Opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation liée à l'exécution de la Convention et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des éditoriaux, interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse associés.

La communication de chantier (panneaux, palissades, supports d'information du public et riverains) doit faire apparaître la contribution régionale sous la forme suivante : « action financée par la région Île-de-France » avec l'apposition du logotype, conformément à la charte graphique en vigueur.

Le bénéficiaire s'engage à coopérer à la bonne réalisation de toutes les actions de communication liées à l'exécution de la Convention qui pourraient être décidées par l'institution régionale (en fonction de la nature du projet ou de l'événement). Pour exemple : autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux ou banderoles visant à assurer la visibilité régionale, etc.

Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise à titre gracieux la Région à utiliser les Résultats de l'Opération subventionnée (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données...) à des fins de communication relative à l'action régionale. Toute utilisation ou exploitation commerciale de l'Opération par la Région est interdite.

Les services de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations en matière de communication mentionnées ci-dessus :

- en amont : les supports de communication liés à l'objet de la Convention devront être transmis avant fabrication et/ou diffusion au chargé de mission de la Région en charge du suivi du dossier ;
- en aval : le bénéficiaire s'engage à fournir les justificatifs du bon respect des obligations mentionnées ci-dessus. Ces justificatifs pourront prendre les formes suivantes : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers, de la visibilité événementielle, copie d'écran des sites web faisant apparaître le logo de la Région, envoi des newsletters et emailings, etc.).

7.5.2 Suivi de la communication

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

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

Ce comité échange sur la communication relative à l'Opération : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par le maître d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par le maître d'ouvrage.

8 Diffusion des Etudes et Propriété intellectuelle

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la Convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les Résultats des Etudes, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les Etudes visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage remet à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

Les Etudes et les Résultats des Etudes sont transmis sous format informatique natif et PDF. Un exemplaire papier est transmis sur demande.

9 Confidentialité

Le maître d'ouvrage et les financeurs s'engagent à ce que, jusqu'à la mise en service de l'Opération et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles reçues du (d'un) maître d'ouvrage :

- soient traitées avec la même précaution que celle qu'ils portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits et interventions d'expert prévues dans la présente convention.

Enfin, les financeurs et le maître d'ouvrage ne sont pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer le maître d'ouvrage concerné de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

10 Dispositions générales

10.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

10.2 Règlement des litiges

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

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

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

10.3 Résiliation de la convention

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

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

10.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par Île de France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 6 et 9, la présente convention expire :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

10.5 Date d'éligibilité des dépenses

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

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Convention AVP pôle Mantes-la-Jolie

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 3 : Contenu type des avant-projets soumis à l'approbation du syndicat des transports d'Ile-de-France

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

GPS&O	Années		Total
	2022	2023	
Région Île-de-France (35%)	17 500	157 500	175 000
Etat (15%)	7 500	67 500	75 000
Département des Yvelines (25%)	12 500	112 500	125 000
Fonds propres GPS&O (25%)	12 500	112 500	125 000
TOTAL	50 000	450 000	500 000

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

	2022				2023			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Etudes avant-projet espaces publics		X	X	X	X	X	X	

Annexe 3 : contenu type des avant-projets soumis à l'approbation du syndicat des transports d'Île-de-France

CONTENU TYPE DES AVANT-PROJETS

SOMMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE DE FRANCE

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permet d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

- **Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre réglementaire régional**

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Île-de-France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

- **Articulation avec la loi MOP**

Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93-1268 précité :

- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives.

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

- *a. Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles.*

III. objectifs du Projet / Programme

- a. Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents. Justification des changements apportés le cas échéant,*
- b. Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),*
- c. Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe).*

IV. description du Projet

- a. Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),*
- b. Insertion : tracés, pôles et stations,*
- c. Définition :*
 - i. fonctionnelle des installations,*
 - ii. périmètre du projet,*
 - iii. consistance des dessertes envisagées,*
 - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
 - v. dimensionnement justifié des installations.*
- d. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :*
 - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
 - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande.*
- e. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,*
- f. Compatibilité entre l'avant-projet et la déclaration de projet,*
- g. Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation.*

V. impacts du projet

- a. Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais.*

VI. management et calendrier du Projet

- a. Organisation :*
 - i. identification des différentes parties : STIF, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités...,*
 - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*
 - iii. méthodes : Schéma Directeur Qualité.*
- b. Planification :*
 - i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du mois,*
 - ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,*
 - iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec la décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/ gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).*

VII. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

i. présentation synthétique des coûts : coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou – 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA, présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique...),

ii. présentation détaillée des coûts : coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières... pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,

iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur).

b. Gestion des risques

i. coûts : Schéma Directeur Qualité.

c. Coûts d'exploitation :

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant).

VIII. financement :

a. plan de financement global et annualisé,

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût.

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

a. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu.

X. annexes graphiques selon loi MOP

XI. annexes de constitution du dossier :

a. Décision de lancement de l'AVP,

b. Avis du commissaire enquêteur,

c. Déclaration de projet,

d. DUP le cas échéant.

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Projet de Convention de Financement,

b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.