

DÉLIBÉRATION N°CP 2023-078

DU 29 MARS 2023

OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN ET PÔLE

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 n° CP 06-971 du 30 novembre 2006 relative au plan de déplacements urbains et aménagements de voirie pour autobus-études générales

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 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

VU la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour 2023 ;

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 2023-078 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer au financement du projet de TCSP Trappes – La Verrière détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **34 650 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **34 650 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 828 « Autres transports » - programme PR828-014« Développement et amélioration des sites propres pour autobus » - Action 482014011 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale » ;
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris » ;
- Action 112 « Développement du réseau » ;
- Projet 11215 « Tzen - BHNS et autres TCSP ».

Article 2 :

Décide de participer au financement du tramway T4 détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **638 400€**.

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 d'un montant total de **638 400€** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire » - programme PR 822-008 « Liaisons tramways » - Action 482008011 « Liaisons tramways », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11211 « Débranchement T4 à Clichy-Montfermeil »

Article 3 :

Décide de participer au financement du pôle de Rosny-Bois-Perrier détaillé en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **950 131 €**.

Subordonne le versement de cette subvention 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 **950 131 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme PR852-002« Grands pôles intermodaux », action 485002011 « Grands pôles intermodaux », du budget 2023.

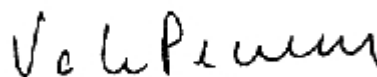
Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 114 « Etudes – acquisitions foncières – premiers travaux éventuels et provisions »
- Opération 11405 « Autres études et acquisitions »

Article 4 :

Affecte une autorisation d'engagement de **147 000 €** disponible sur le chapitre 938 « Transports » - code fonctionnel 820 « Services communs » - programme HP 820-003 « Etudes générales » - action 18200301 « Etudes générales, expérimentations et innovations » du budget 2023 pour la réalisation d'un audit d'opération structurante de transports en commun déjà mise en service dans le cadre de l'accord cadre régional n°2200471, lot n°1 : audit technico-financiers d'opérations de transport.

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



VALÉRIE PÉCRESSÉ

Acte rendu exécutoire le 30 mars 2023, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 30 mars 2023 (référence technique : 075-237500079-20230329-Imc1176522-DE-1-1) et affichage ou notification le 30 mars 2023.

Dans les deux mois à compter de sa publication ou de sa notification, cet acte administratif est susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent.

ANNEXES A LA DELIBERATION

Annexe 1 : Fiches projet

DOSSIER N° 22006490 - DEBRANCHEMENT DU T4 VERS CLICHY-SOUS-BOIS ET MONTFERMEIL - TRAVAUX D'ADAPTATION DES VOIES DU TERMINUS D'AULNAY-SOUS-BOIS

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482008-200

Action : 482008011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	912 000,00 € HT	70,00 %	638 400,00 €
	Montant total de la subvention		638 400,00 €

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 : 29 mars 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le changement de matériel roulant du T4 Avento de Siemens par des rames Dualis d'Alstom nécessite une modification des infrastructures du terminus d'Aulnay-sous-Bois. Il s'agit de rallonger les deux voies du terminus pour les rames Dualis, légèrement plus longues que les rames Avento, afin de permettre de garer deux rames en enfilade.

Cette configuration de deux rames sur une voie au terminus a pour objectif de permettre de tenir la fréquence en heure de pointe sur la ligne (7 mn) nécessaire à la qualité de service du T4.

Les deux voies du terminus sont concernées.

Deux solutions sont identifiées :

- 1) déplacements des heurtoirs côté ouest : sciage de la plateforme ferroviaire actuelle, pose de voies ballastrées, rallongement des quais (bordure en L, dépose des deux heurtoirs actuels puis repose de deux heurtoirs béton, déplacement des supports caténaires et mise en place d'un tir caténaire, déplacement de panneaux d'information voyageurs (création de massifs) ;
- 2) déplacement du signal (côté est) et rallongement des quais éventuels.

Le coût d'objectif de l'Opération est de 0,911 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2019, (dont 0,711 M€ pour la phase REA). Il sera validé lors de la validation des études d'avant-projet au conseil d'administration d'IDFM. IDFM envisage de présenter l'AVP correspondant à son conseil d'administration du 17 avril 2023.

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 financé par le le fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- 30 % pour l'Etat,
- 70% pour la Région.

Coût du projet : 912 000 € HT

Taux de subvention : 70%

Montant de la subvention : 638 400 €.

Localisation géographique :

- AULNAY-SOUS-BOIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Débranchement T4 à Clichy -Montfermeil

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	590 000,00	64,69%
Provisions pour risques	94 000,00	10,31%
MOE	179 000,00	19,63%
MOA	49 000,00	5,37%
Total	912 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	638 400,00	70,00%
Subvention Etat (sollicitée)	273 600,00	30,00%
Total	912 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23002312 - PÔLE DE ROSNY-BOIS-PERRIER - ETUDES SNCF PRO, DCE et ACT -
SNCF GARES & CONNEXIONS (93)**

Dispositif : CPER – Pôles multimodaux (n° 00001089)

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

Imputation budgétaire : 908-852-2041713-485002-200

Action : 485002011- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER – Pôles multimodaux	2 714 660,00 € HT	35,00 %	950 131,00 €
	Montant total de la subvention		950 131,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY
75013 PARIS 13E ARRONDISSEMENT

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 29 mars 2023 - 31 décembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le projet de restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier prévoit :

- la construction de deux nouveaux quais,
- la création de deux escaliers (un par quai),
- la création de deux ascenseurs (un par quai),
- la création de deux abris filants (un par nouveau quai),
- la pose de deux abris complémentaires (un par quai),
- la construction de garde-corps,
- la reconstruction d'un concédé côté Ouest,
- la construction de locaux techniques (CFo/CFa) et de service côté Ouest,
- la dépose de neuf poteaux caténaires,
- la pose de huit poteaux caténaires en remplacement sur les quais 1 et 2,
- la dépose des équipements présents dans le passage souterrain ,
- la pose de 4 portes de sortie au droit des escaliers existants des quais ,
- la mise aux normes de l'éclairage et de la sonorisation,
- la réalisation d'un parvis ouest.

Le coût d'objectif est de 67 301 000 € HT (CE 05/2022).

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 financé par le le fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- État : 15%
- Région : 35%
- SGP : 8,33 %
- Commune de Rosny-sous-Bois : 16,67%
- SNCF Gares & Connexions : 25%

Montant total : 2 714 660

Part Région: 950 131 (2 714 660*35%)

Localisation géographique :

- ROSNY-SOUS-BOIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Autres études et acquisitions

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes, PRO, DCE	1 977 430,00	72,84%
Actions de maîtrise foncière	332 840,00	12,26%
Phase ACT	404 390,00	14,90%
Total	2 714 660,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	950 131,00	35,00%
Subvention État (sollicitée)	407 199,00	15,00%
Subvention SGP (sollicitée)	226 131,00	8,33%
Subvention Rosny (sollicitée)	452 534,00	16,67%
Fonds propres	678 665,00	25,00%
Total	2 714 660,00	100,00%

DOSSIER N° 23002280 - TCSP TRAPPES - LA VERRIERE - ETUDES PRO SEQUENCE 5 (78)

Dispositif : CPER - Tzen, BHNS et autres TCSP (n° 00001094)

Délibération Cadre : CR53-15 modifié par CR123-16 du 16/12/2016

Imputation budgétaire : 908-828-2041513-482014-200

Action : 482014011- Développement et amélioration des sites propres pour autobus

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER - Tzen, BHNS et autres TCSP	110 000,00 € HT	31,50 %	34 650,00 €
Montant total de la subvention			34 650,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : CA SAINT QUENTIN EN YVELINES

Adresse administrative : 1 RUE EUGENE HENAFF
78192 TRAPPES

Statut Juridique : Communauté d'Agglomération

Représentant : Monsieur Jean-Michel FOURGOUS, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 30 mars 2023 - 31 décembre 2023

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le projet de TCSP Trappes – La Verrière consiste à réaliser des aménagements de sites propres bus qui permettent aux lignes de bus actuelles et futures du secteur d'améliorer leur temps de parcours, leur régularité et leur confort, en rabattement vers les gares de Trappes et de La Verrière.

Deux séquences ont déjà été réalisées (le Pont Schuler et à travers la ZAC de l'Aerostat).

La suite du projet, objet de la présente convention, consiste en la réalisation des études de niveau PRO pour la séquence 5, qui correspond au tracé entre la ZAC de l'Aerostat et le rond-point de l'Horloge.

Le coût d'objectif du projet est de 5,690M€ HT.

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

Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé par le le fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- Region : 31,5%

- Etat : 13,5%
- Departement des Yvelines : 40%
- CASQY : 15%

Localisation géographique :

- ELANCOURT
- TRAPPES
- LA VERRIERE
- MAUREPAS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tzen - BHNS et autres TCSP

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes géotechniques complémentaires	15 000,00	13,64%
Etudes Pro	95 000,00	86,36%
Total	110 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	34 650,00	31,50%
Subvention Etat (sollicitée)	14 850,00	13,50%
Subvention Département (sollicitée)	44 000,00	40,00%
Fonds propres CASQY	16 500,00	15,00%
Total	110 000,00	100,00%

Annexe 2 : Convention TCSP Trappes - La Verrière

2023

TCSP Trappes – La Verrière Séquence 5

Convention de financement relative
aux études PRO

CONVENTION N°

PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Région
îledeFrance



Yvelines
Le Département

SQ
Société
d'Innovations

îledeFrance
mobilités



Table des matières

1. Préambule	7
<u>1.1. Objectifs de l'Opération</u>	<u>7</u>
<u>1.2. Historique</u>	<u>7</u>
<u>1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation.....</u>	<u>7</u>
<u>1.4. Inscription de l'Opération dans le Contrat Yvelines Territoires conclu entre le Département des Yvelines et la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines</u>	<u>7</u>
<u>1.5. Caractéristiques principales de l'Opération</u>	<u>8</u>
<u>1.6. Modalités d'actualisation</u>	<u>8</u>
<u>1.7. Rappel des conventions de financement antérieures</u>	<u>8</u>
2. Définitions	9
3. Objet de la convention	9
<u>3.1. Périmètre de la Convention</u>	<u>9</u>
<u>3.2. Délais de réalisation</u>	<u>10</u>
4. Rôles et engagements des parties.....	10
<u>4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité.....</u>	<u>10</u>
<u>4.2. La maîtrise d'ouvrage.....</u>	<u>10</u>
4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage	10
4.2.2. Engagement du maître d'ouvrage.....	10
<u>4.3. Les financeurs</u>	<u>11</u>
4.3.1. Identification.....	11
4.3.2. Engagements	11
5. Modalités de financement et de paiement.....	11
<u>5.1. Préambule.....</u>	<u>11</u>
<u>5.2. Estimation du coût du Projet.....</u>	<u>11</u>
<u>5.3. Coûts détaillés</u>	<u>11</u>
<u>5.4. Plan de financement.....</u>	<u>12</u>
<u>5.5. Modalités de paiement</u>	<u>12</u>
5.5.1. Echéanciers des appels de fonds	12
5.5.2. Versement d'acomptes	12
5.5.3. Versement du solde.....	13
5.5.4. Paiement	14
5.5.5. Bénéficiaire et domiciliation	14
<u>5.6. Caducité des subventions</u>	<u>15</u>
5.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région	15
5.6.2. Caducité au titre du décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.....	15
5.6.3. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département.....	15
<u>5.7. Comptabilité du bénéficiaire.....</u>	<u>15</u>
6. Gestion des écarts.....	16
7. Modalités de contrôle.....	16
<u>7.1. Par les financeurs.....</u>	<u>16</u>

<u>7.2.</u>	<u>Bilan au titre du Contrat Yvelines Territoire</u>	<u>16</u>
<u>7.3.</u>	<u>Par Île-de-France Mobilités</u>	<u>17</u>
<u>7.4.</u>	<u>Intervention d'experts</u>	<u>17</u>
8.	Organisation et suivi de la convention	17
<u>8.1.</u>	<u>La commission de suivi</u>	<u>17</u>
<u>8.2.</u>	<u>Le comité des financeurs.....</u>	<u>17</u>
<u>8.3.</u>	<u>Le comité technique</u>	<u>18</u>
<u>8.4.</u>	<u>L'information des financeurs et l'AOM, hors instances de gouvernance</u>	<u>18</u>
<u>8.5.</u>	<u>Suivi de la communication institutionnelle.....</u>	<u>18</u>
8.5.1.	Région Ile-de-France	18
8.5.2.	Etat	19
8.5.3.	Département des Yvelines	19
8.5.4.	Suivi de la communication	19
9.	Diffusion des études et Propriété intellectuelle	20
10.	Dispositions générales.....	20
<u>10.1.</u>	<u>Modification de la convention</u>	<u>20</u>
<u>10.2.</u>	<u>Règlement des litiges.....</u>	<u>20</u>
<u>10.3.</u>	<u>Résiliation de la convention</u>	<u>21</u>
<u>10.4.</u>	<u>Date d'effet et durée de la convention.....</u>	<u>21</u>
<u>10.5.</u>	<u>Date d'éligibilité des dépenses</u>	<u>21</u>
ANNEXES		23
	<u>ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds.....</u>	<u>24</u>
	<u>ANNEXE 2 : Contenu type des études PRO</u>	<u>25</u>
	<u>ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations</u>	<u>26</u>
	<u>ANNEXE 4 : Illustration des séquences du projet</u>	<u>27</u>

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Ile-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'Ile-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 __/__/__,

Ci-après collectivement désignés « les financeurs »,

En deuxième lieu,

- **La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY)**, dont le siège est situé 1 rue Eugène Hénaff, ZI du Buisson de La Couldre, BP 10118, 78192 TRAPPES cedex, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, dûment mandaté par l'effet d'une délibération du Bureau communautaire en date du __/__/__,

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

Et en dernier lieu,

- **Ile-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** » ou « **l'AOM** ».

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 l'expropriation ;

Vu les 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 ;

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

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

Vu la délibération du Conseil départemental n° 2016-CD-6-5314 du 17 juin 2016 relative aux contrats Yvelines-Territoires

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

Vu la délibération du Conseil départemental n° 2018-CD-6-5775.1 du 29 juin 2018 relative à l'approbation du Contrat Yvelines Territoires de la communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines ;

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 n°20221207-268 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2022 approuvant l'Avant-Projet (AVP) ;

Vu la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

Vu la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

Vu la délibération n° du Conseil communautaire en date du __/__/__ approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

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

Vu la délibération du Conseil communautaire..... n° du __/__/__ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération d'Île-de-France Mobilités n° du __/__/__ approuvant la présente convention ;

1. Préambule

1.1. Objectifs de l'Opération

Le principal objectif de cette opération est d'améliorer la desserte des communes de Trappes et Maurepas, en permettant le rabattement vers les gares de Trappes et La Verrière, où circulent les lignes de Transilien N et U. Cette amélioration de la desserte bus passe par une augmentation des vitesses commerciales des lignes de bus du secteur, rendue possible par l'aménagement d'un site propre.

1.2. Historique

La SQY a conduit avec Île-de-France Mobilités des études pour améliorer le réseau de bus sur son territoire (étude sectorielle de 2015). Les études conduites mettent en évidence l'opportunité d'un certain nombre de projets de sites propres sur le territoire de la SQY, dont un projet entre les gares de Trappes et la Verrière. Six séquences constituant l'opération ont été identifiées.

Le doublement du Pont Schuler (séquence 1), qui permet de franchir les voies ferrées et d'améliorer les liaisons nord/sud au droit de la gare de la Verrière, a fait l'objet de financements Région au titre du CPRD. Une partie de la séquence 5 (voirie desservant la ZAC Aérostat) a également été réalisée. Les séquences 3 et 4 sont identifiées comme à faible enjeu. La séquence 2 est ajournée.

En décembre 2022, l'AVP de la séquence 5 a été approuvé en conseil d'Île-de-France Mobilités, avec un coût d'objectif de 5 690 000 € HT aux conditions économiques d'avril 2022.

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

Le projet de TCSP Trappes la Verrière, en tant que projet de TCSP du secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines, est inscrit :

- Au SDRIF approuvé par la Région le 18 octobre 2013 et approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel.
- Au PDUIF adopté par la Région par délibération n°CR36-14 du 19 juin 2014 : le PDUIF prévoit que les lignes de Mobilien doivent « offrir un service efficace dans des territoires denses où l'espace public est fortement sollicité » et que par conséquent, « la mise en place de renforts d'offre sur les lignes Mobilien sera soumise à la réalisation préalable [...] d'aménagement de rues multimodales sur les sections les plus stratégiques des lignes [...]. Les rues multimodales seront réalisées sur des tronçons identifiés ligne par ligne, correspondant aux sections les plus préoccupantes en termes de vitesse et de régularité des lignes. »
- Au Plan Local de Déplacements révisé de la SQY, approuvé le 6 novembre 2014,
- Dans l'étude de secteur TCSP du Syndicat de Transports d'Île-de-France réalisée sur le bassin de vie de Saint-Quentin-en-Yvelines en janvier 2015, qui identifie le potentiel de cet itinéraire et justifie sa prise en charge au titre de la ligne TZen, TCSP et BHNS du CPER.

1.4. Inscription de l'Opération dans le Contrat Yvelines Territoires conclu entre le Département des Yvelines et la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines

Le Contrat Yvelines Territoires de Saint Quentin en Yvelines, adopté à l'assemblée départementale du 29 juin 2018, a pour objectif de mettre en œuvre les projets de développement structurants et innovants autour de secteurs stratégiques d'investissement. Il s'inscrit dans un processus négocié entre le Département, la Communauté d'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines et ses cinq communes les plus peuplées que sont Elancourt, Guyancourt, Montigny-le-Bretonneux, Plaisir et Trappes, au regard d'un projet de territoire partagé et d'un ensemble d'objectifs et de choix opérationnels clairement identifiés.

Les trois enjeux définis dans le Contrat Yvelines Territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines portent sur le renforcement des réseaux de mobilités dans une logique métropolitaine, l'adaptation aux besoins des entreprises dans une économie en mutation et enfin un développement du territoire en cohérence et complémentarité avec le Grand Versailles et l'OIN Paris-Versailles-Saclay.

En découle cinq axes opérationnels qui constituent les cadres de financement des projets : Jeux Olympiques 2024, Numérique, Mobilités et Intermodalités, Aménagement Urbain et Développement Économique et Qualité de vie.

Conclu pour une durée de 6ans, le contrat se décline en 2 périodes triennales. Sur la première tranche 2018-2021, une enveloppe de 20,3M€ est engagée, dont 7,5 M€ sur la tranche 1 de l'axe « Mobilités et intermodalités » dans lequel s'inscrit l'Opération « TCSP Trappes – La Verrière, séquences 2 et 5 ».

1.5. Caractéristiques principales de l'Opération

Le projet de TCSP Trappes – La Verrière consiste à réaliser des aménagements de sites propres bus qui permettent aux lignes de bus actuelles et futures du secteur d'améliorer leur temps de parcours, leur régularité et leur confort, en rabattement vers les gares de Trappes et de La Verrière.

La séquence 5, qui fait l'objet de la présente convention de financement, correspond au tracé entre la ZAC de l'Aérostas et le rond-point de l'Horloge (voir plan en annexe 4).

1.6. Modalités d'actualisation

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

1.7. Rappel des conventions de financement antérieures

L'Opération bénéficie au titre du CPRD 2007-2014 d'une convention de financement relative au financement de la section « Pont Schuler », séquence 1 du TCSP Trappes – La Verrière, à hauteur de 6 M €, dont 2,4 M € financés par la Région et 2,4 M € financés par le Département des Yvelines et notifiée le 15 décembre 2015.

Une convention de financement pour les études AVP des séquences 2 et 5 a ensuite été votée par les partenaires en 2019, pour un montant total de 430 000 €. Les clés de financement étaient les suivantes : 31,5% pour la Région, 13,5% pour l'Etat, 40% pour le Département des Yvelines, et 15% pour la SQY.

Il est convenu ce qui suit :

2. 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 1 et en Annexe 2 ;

« **Résultats des Etudes** » : désigne les études PRO réalisées par le maître d'ouvrage, comme défini en Annexe 2..

3. Objet de la convention

La Convention a pour objet :

- de définir les conditions et modalités de financement des études PRO de la séquence 5 du TCSP de Trappes La Verrière ;
- de préciser le contenu et les conditions de suivi de ces études 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 au projet, objet de la convention, la dénomination unique suivante :

« TCSP Trappes La Verrière – PRO séquence 5 »

L'Annexe 2 de la convention en détaille les éléments constitutifs.

3.1. Périmètre de la Convention

Le périmètre recouvre la séquence 5 (voir annexe 4) du TCSP Trappes La Verrière. Le contenu des études financées par la présente convention est le suivant :

- Etudes géotechniques complémentaires
- Etudes de projet (PRO) de Maîtrise d'Œuvre (MOE) au sens l'article R2431-12 et suivants du Code de la commande publique ayant pour but :
 - De préciser par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre
 - De déterminer l'implantation, et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques
 - De préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides
 - D'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré

- De permettre au maître de l'ouvrage, au regard de cette évaluation, d'arrêter le coût prévisionnel de la réalisation de l'ouvrage
- De déterminer le délai global de réalisation de l'ouvrage

3.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 6 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objet de la convention figure en annexe 3.

4. Rôles et engagements des parties

4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports, Ile-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, quels qu'en soit les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinées 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.

4.2. La maîtrise d'ouvrage

4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est désignée maître d'ouvrage du projet.

4.2.2. Engagement 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 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, 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 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.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir Ile-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. Ile-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.

4.3. Les financeurs

4.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » selon les clés de répartition suivantes, identiques aux clés de la convention de financement AVP :

- L'Etat (13,5%),
- La Région Ile-de-France (31,5%),
- Le bloc local (55%), constitué du Département des Yvelines et de Saint Quentin en Yvelines.
 - CD 78 : 40%
 - SQY : 15%

4.3.2. 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 1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.4.

5. Modalités de financement et de paiement

5.1. Préambule

D'un montant initial estimé à 430 000 €, les études d'AVP ont finalement représenté un montant total de 191 700 €. Le Département a financé 132 000 € de ce montant soit environ 68% du total de ces études au lieu des 40% prévues dans la convention de financement des études AVP.

Aussi, afin de rétablir l'équilibre prévu, les mêmes clés de financement que pour l'AVP sont conservées pour le financement des études PRO mais il est spécifié que le Département n'a rien à verser pour le PRO, compte tenu du « trop-versé » de 55 259 € versé au stade AVP.

5.2. Estimation du coût du Projet

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en € hors taxe.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 110 000 € HT.

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.

5.3. Coûts détaillés

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

TCSP Trappes La Verrière - PRO séquence 5		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT
SQY	Etudes géotechniques complémentaires	15 000 €
	Etudes PRO	95 000 €
TOTAL		110 000,00 €

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

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.) en comité des financeurs.

5.4. **Plan de financement**

Le plan de financement est établi en euros hors taxes.

TCSF Trappes La Verrière – PRO séquence 5				
Montant € HT et clés de financement				
Etat	Région	Département	SQY	TOTAL
14 850 €	34 650 €	44 000 €	16 500 €	110 000,00 €
13,5 %	31,5 %	40 %	15 %	100,00 %

Comme indiqué en préambule 5.1, Le département ne sera pas appelé pour la somme lui afférant (44 000 €), compte tenu de l'avance réalisée en phase AVP.

5.5. **Modalités de paiement**

5.5.1.Echéanciers des appels de fonds

L'Annexe 1 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 8.2. 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 la commission de suivi.

5.5.2.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, un courrier de demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 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 dans l'article 5.4.

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 5.3 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état 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 dans le présent article 5.4.

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

C - Demande de versement des acomptes auprès du Département :

Le versement d'un acompte sera effectué après réception et validation des pièces suivantes :

- un ordre de service, une lettre de commande ou tout autre document permettant de s'assurer du démarrage de l'opération (non transmis à la paierie) ou une attestation justifiant du pourcentage d'avancement de l'opération ;
- 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.

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.

Pour l'État, le cumul des acomptes pouvant être versé par l'Etat à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), maître d'ouvrage bénéficiaire de cette convention, ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

5.5.3. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la convention, le bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement du projet faisant l'objet de la présente convention.

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 le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs
 - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposé selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Si ce coût a été modifié

par accord entre les maitres d'ouvrages et les financeurs, le maitre 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 5.5.2;
 - une attestation d'achèvement des travaux;
 - la date d'achèvement de mise en service du TCSP.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal ou le directeur financier 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. Toute demande de solde est ferme et définitive

5.5.4.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 5.5.1 et 5.5.3 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.

5.5.5.Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès de l'Agent Comptable de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, établissement public à coopération intercommunale ayant son siège au 1 rue Eugène Hénaff – ZA du Buisson de la Coudre – BP10118 – 78192 TRAPPES CEDEX sur le compte ouvert à la Recette Générale des finances de la Paierie Départementale des Yvelines, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30 001	00 866	D78 00 000 000	90

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	DRIEA – SPOT – CBSF
Région Ile-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint Ouen	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
Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	1 rue Eugène Hénaff – ZA du Buisson de la Couldre – BP10118 – 78192 TRAPPES CEDEX	Direction des Fonctions Supports & Transversalité Aménagement du Territoire Elisabeth TIERACHE 01 39 44 79 72 elisabeth.tierache@sqy.fr Sandie SIOBUD 01 39 44 85 76 sandie.siodud@sqy.fr

5.6. Caducité des subventions

5.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme (acompte), la subvention devient caduque et est annulée

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.

5.6.2. 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.

5.6.3. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département

Pour les études, le bénéficiaire dispose de 2 ans à compter de la date de signature pour engager le projet.

A compter de la date de démarrage des études, formalisée par la notification de la première commande d'études, le bénéficiaire à 4 ans pour solder la subvention. Ces délais peuvent être prorogés par avenant, si la demande intervient avant l'échéance de caducité.

5.7. Comptabilité du bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études 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.

6. Gestion des écarts

Le montant total des subventions de l'opération constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successives s'inscrit, y compris celle relative au présent périmètre conventionnel.

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 5.3. 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.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 5.2, 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.

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.

Les bénéficiaires de la subvention conservent 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. Bilan au titre du Contrat Yvelines Territoire

Dans les six mois suivant l'achèvement du projet, le bénéficiaire présentera au Département un rapport détaillant le bilan financier et technique, stipulant notamment les critères d'évaluation et de suivi suivants :

- Respect des objectifs qualifiant la pertinence du projet :
 - Bilan des réalisations effectuées et des résultats atteints
 - Respect du cahier des charges, des critères de sélection du CYT listés en article 8-3 du contrat-cadre
 - Prise en compte des politiques sectorielles du Département
- Respect des délais ;
- Bilan financier du projet.

Des indicateurs seront définis conjointement par le Département et SQY à cet effet.

7.3. 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 Ile-de-France.

7.4. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs ou 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.

8. 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 études.

8.1. La commission de suivi

Placée sous la présidence de l'autorité organisatrice de la mobilité, la commission de suivi est composée 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.

La commission de suivi informe ses membres de l'avancement des études. Elle 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.

La commission de suivi est réunie 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 au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

8.2. Le comité des financeurs

Ce comité réunit 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 études au regard des éléments décrits à l'article 3 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.

8.3. 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 le maître d'ouvrage. Il est réuni en tant que besoin.

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.

8.4. L'information des financeurs et l'AOM, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, le maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs et l'autorité organisatrice de la mobilité, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds 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.

8.5. Suivi de la communication institutionnelle

8.5.1. Région Ile-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 Ile-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 Ile-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 Ile-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 Ile-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.).

8.5.2.Etat

Pour toute action de communication relative au projet, indiquer le financement de l'Etat avec son logo notamment en première page des supports papier et numériques (sites internet, vidéos, réseaux sociaux...) ainsi que sur les installations de chantier, conformément aux dispositions décrites à l'article 8.5.4.

8.5.3.Département des Yvelines

Dans le cadre de cette convention, le bénéficiaire s'engage à faire mention des financements départementaux dans toute publication et à apposer le logo du Département de manière visible sur chaque document lié au projet.

8.5.4.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 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 de la mobilité ;
- 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.

9. Diffusion des études et Propriété intellectuelle

Le maître d'ouvrage est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la Convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en commission de suivi.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice de la mobilité les études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Ile-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'AOM.

Les résultats des études 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 des maîtres 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 études et les résultats des études sont transmis sous format informatique natif et PDF. Un exemplaire papier est transmis sur demande.

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 5.5.5 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 à la partie défaillante, 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 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 5.6, 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 5.5.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.6.

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.

Pour l'État, la date de prise en compte des dépenses court également à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par la Région ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

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 – Préfet de Paris	Pour la Région Ile-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France	Pour le Département des Yvelines, Pierre BEDIER Président du Conseil départemental des Yvelines
Pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, Jean-Michel FOURGOUS Président	Pour Ile-de-France Mobilités, Laurent PROBST Directeur Général	

ANNEXES

- Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds par financeurs
- Annexe 2 : Contenu type des études PRO
- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation
- Annexe 4 : Illustration des séquences du projet

ANNEXE 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

	2023	Total
Etat	14 850,00 €	14 850,00 €
Région Ile-de-France	34 650,00 €	34 650,00 €
Département	0,00 €	0,00 €
SQY	16 500,00 €	16 500,00 €

ANNEXE 2 : Contenu type des études PRO

Etudes géotechniques complémentaires

Etudes de projet (PRO) de MOE comprenant :

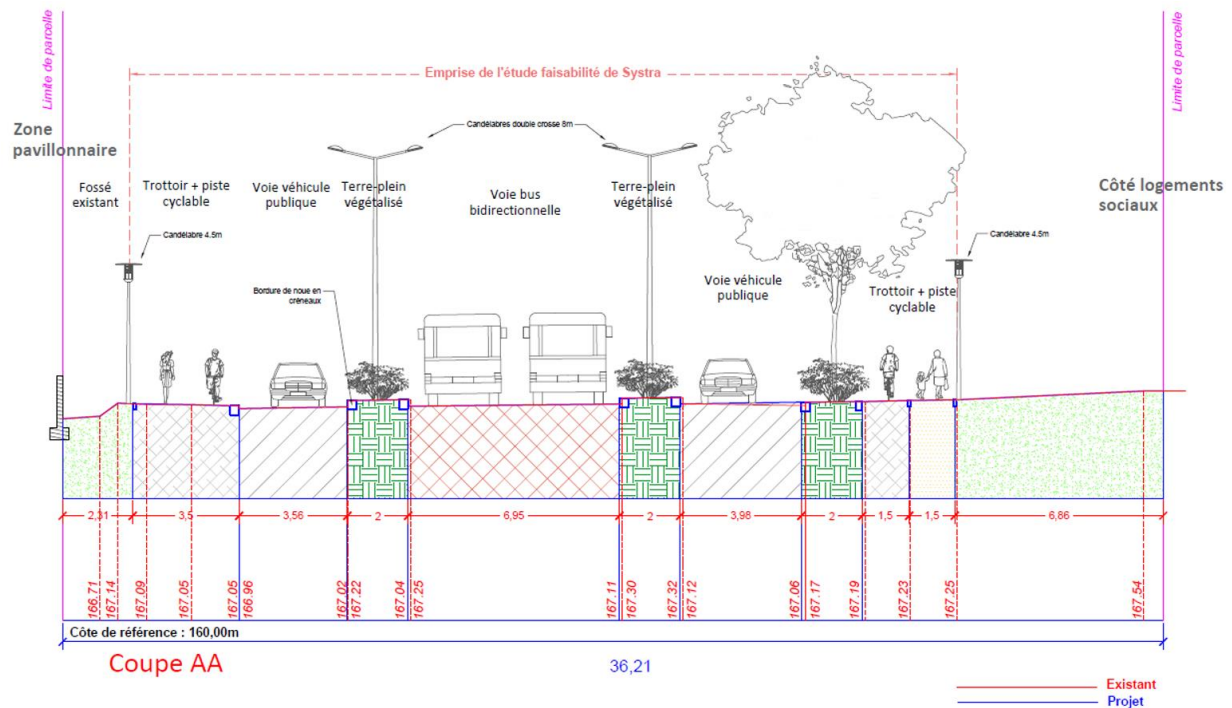
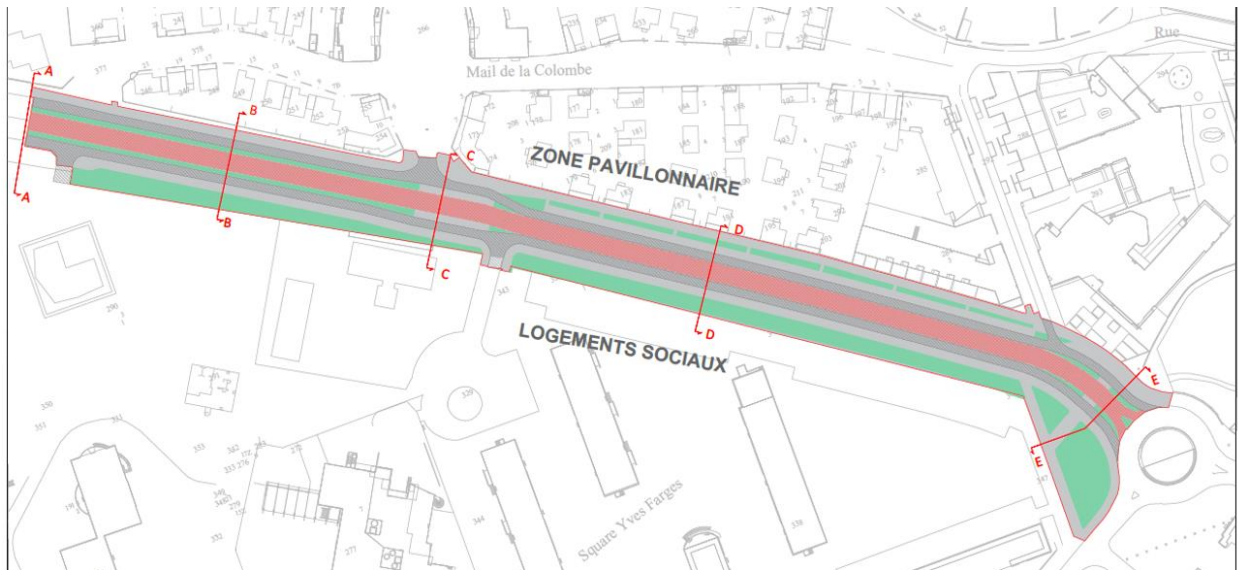
- Pièces graphiques (plans, carnet de détails)
- Détails Quantitatifs Estimatifs
- CCTP des lots
- Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

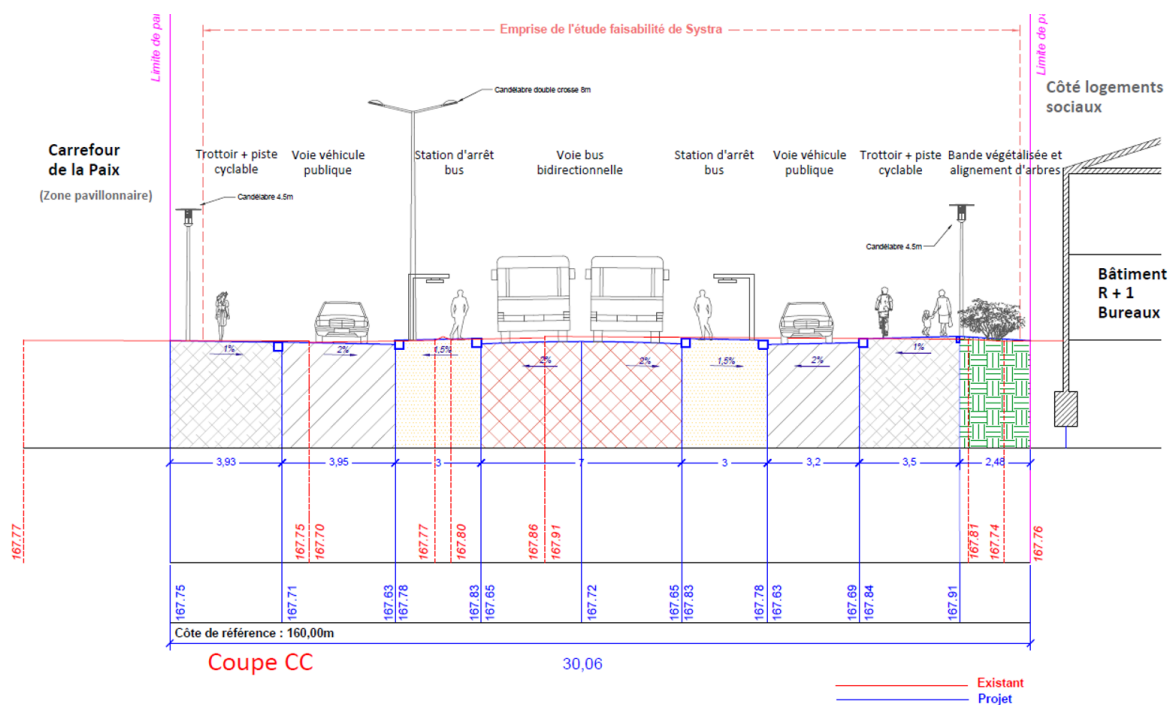
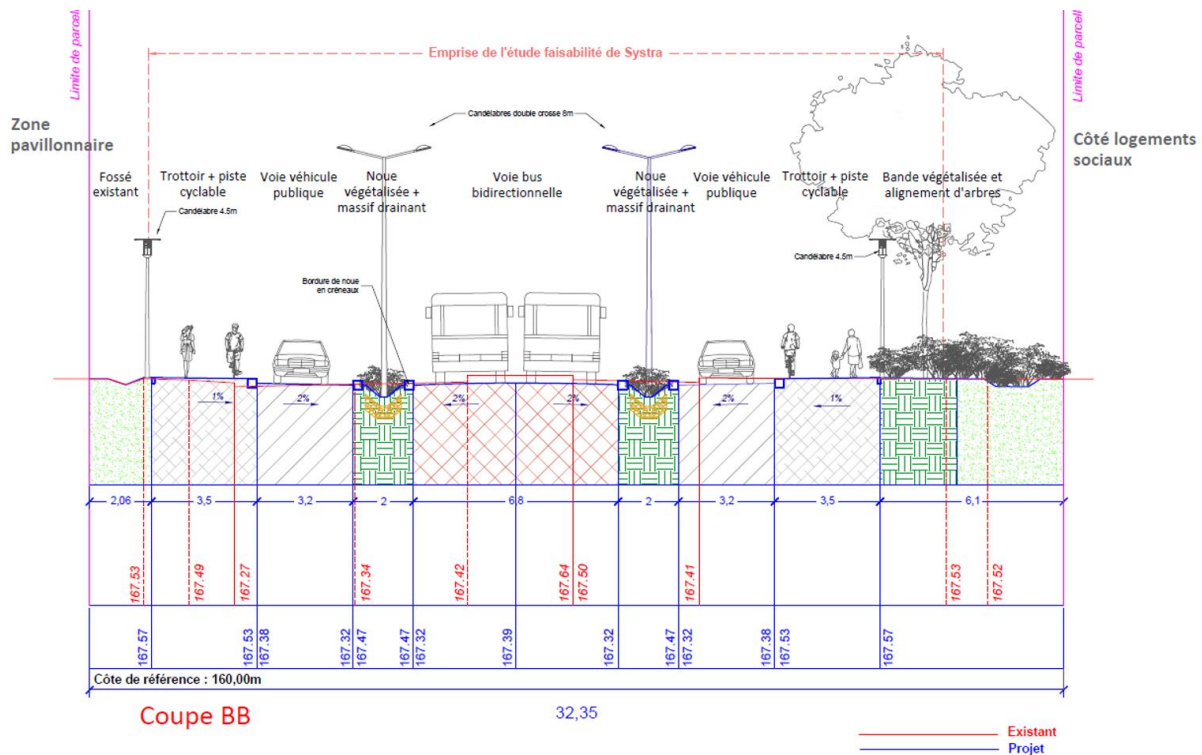
ANNEXE 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

Etudes géotechniques complémentaires : avril 2023 – juin 2023.

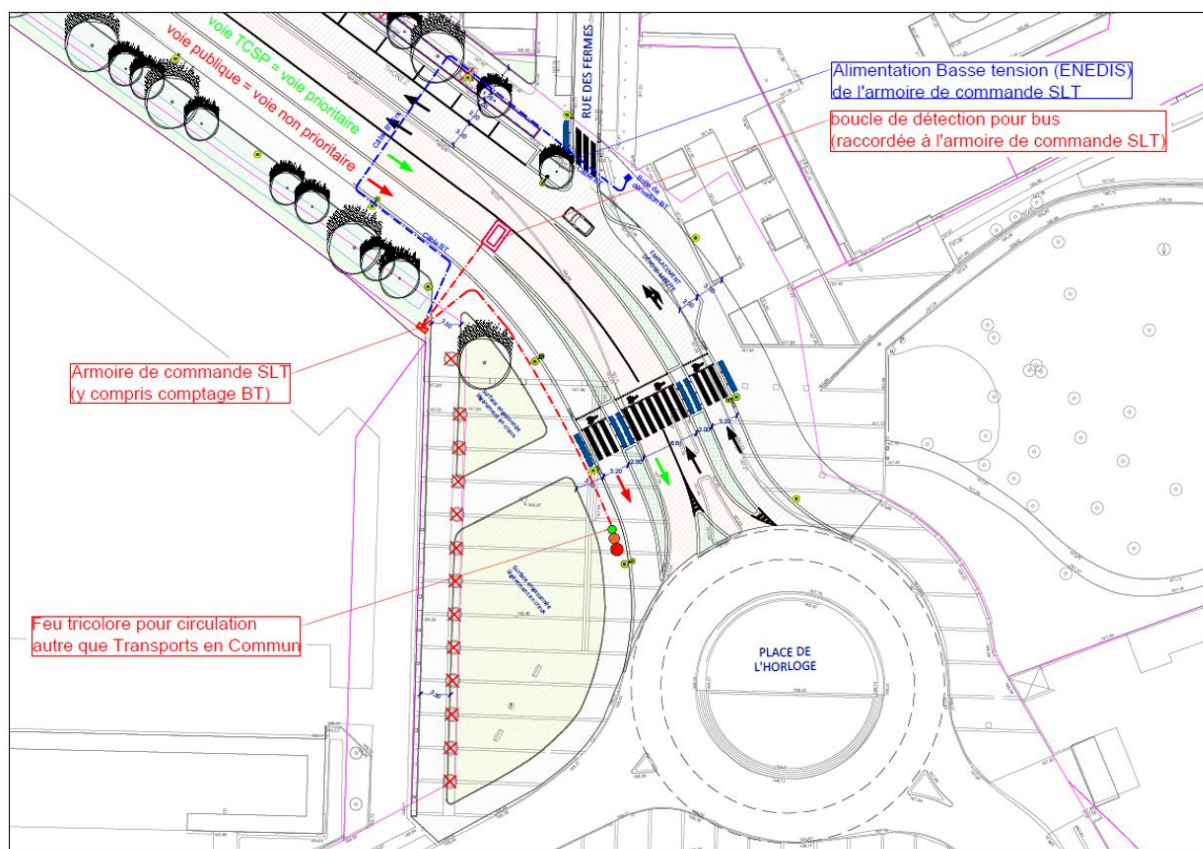
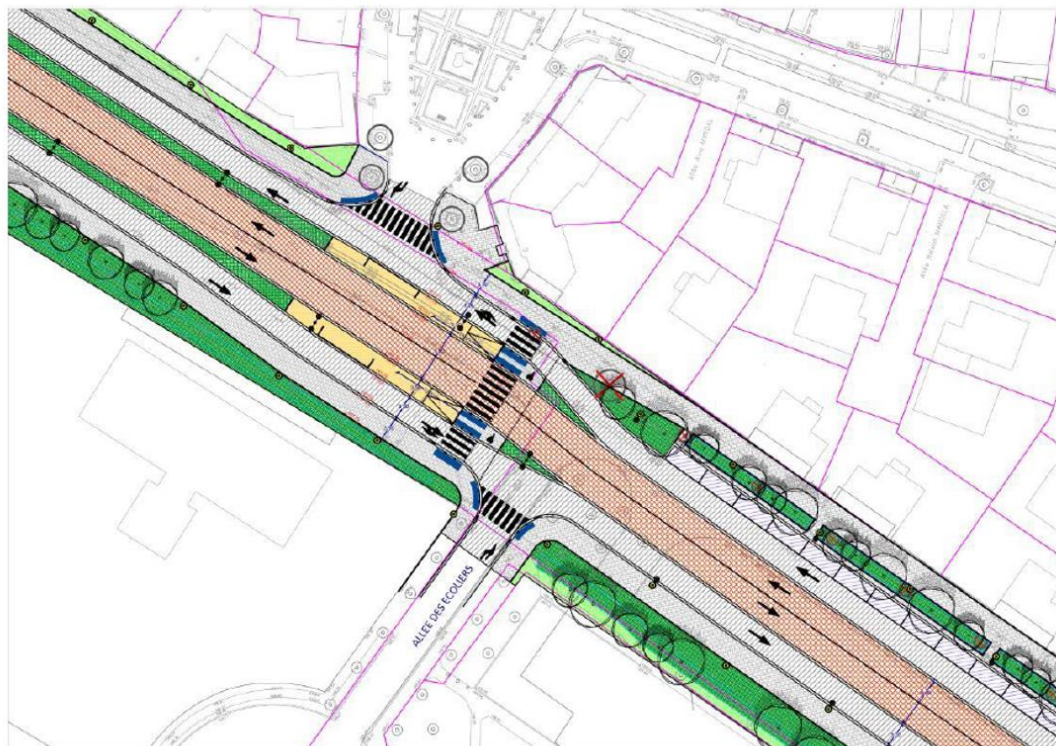
Etudes de projet (PRO) de MOE : avril 2023 – juin 2023.

ANNEXE 4 : Illustration des séquences du projet





- INTERSECTION D36/ALLEE DES ÉCOLIERS



Principe de boucle de feu et articulation avec le carrefour de l'horloge

Annexe 3 : Convention tram T4 terminus

2023

Débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil

Convention de financement relative aux
travaux d'adaptation des voies du terminus
d'Aulnay-sous-Bois

CONVENTION DE FINANCEMENT N°
23FER001



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*



TABLE DES MATIERES

1	Préambule	8
1.1	OBJECTIFS DE L'OPERATION.....	8
1.2	HISTORIQUE	8
1.3	INSCRIPTION DE L'OPERATION DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	8
1.4	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION	9
1.5	CONTEXTE DE LA PRESENTE CONVENTION.....	9
1.6	COUT D'OBJECTIF GLOBAL DE L'OPERATION	9
1.7	MODALITES D'ACTUALISATION.....	10
1.8	RAPPEL DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT ANTERIEURES	10
2	Définitions	11
3	Objet de la convention	11
3.1	PERIMETRE DE LA CONVENTION	12
3.2	DELAIS DE REALISATION	12
4	Rôles et engagements des parties	12
4.1	L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	12
4.2	LA MAITRISE D'OUVRAGE	12
4.2.1	IDENTIFICATION ET PERIMETRE DU MAITRE D'OUVRAGE	12
4.2.2	ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE	12
4.3	LES FINANCEURS.....	13
4.3.1	IDENTIFICATION	13
4.3.2	ENGAGEMENTS	13
5	Modalités de financement et de paiement	13
5.1	ESTIMATION DU COUT DU PERIMETRE CONVENTIONNEL	13
5.2	COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE	13
5.3	PLAN DE FINANCEMENT	14
5.4	MODALITES DE PAIEMENT	14
5.4.1	ECHÉANCIERS DES APPELS DE FONDS.....	14
5.4.2	VERSEMENT D'ACCOMPTES	14
5.4.3	VERSEMENT DU SOLDE	15
5.4.4	PAIEMENT.....	16
5.4.5	BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	16
5.5	CADUCITE DES SUBVENTIONS	17
5.5.1	CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION.....	17
5.5.2	CADUCITE AU TITRE DU DECRET N° 2018-514 DU 25 JUIN 2018 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT.....	17
5.5.3	REVERSEMENT PARTIEL OU TOTAL DE LA SUBVENTION DE L'ÉTAT	17
5.6	COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	18
6	Gestion des écarts	18
6.1	EN CAS D'ECONOMIES PAR RAPPORT AU COUT DU PROJET.....	18
6.2	EN CAS DE DEPASSEMENT DU COUT DU PROJET	18
7	Modification de l'avant-projet.....	18
8	Modalités de contrôle.....	19
8.1	PAR LES FINANCEURS	19
8.2	PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	19
8.3	INTERVENTION D'EXPERTS.....	19
9	Modalités d'audit	19
10	Organisation et suivi de la convention	19
10.1	LE COMITE DE PILOTAGE	20
10.2	LE COMITE DES FINANCEURS	20
10.3	L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE	21
10.4	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	21
11	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].....	21
12	Dispositions générales	22

12.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
12.2	REGLEMENT DES LITIGES	22
12.3	RESILIATION DE LA CONVENTION	22
12.4	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	22
12.5	DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES.....	23
ANNEXES		28
ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS.....		29
ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DES PRESTATIONS.....		30

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° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du __/__/__,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, « société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Gilles GAUTRIN, Directeur de la Direction de la Modernisation et du développement d'Île-de-France, dûment habilité à cet effet, »

Ci-après désignés individuellement « le maître d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou « **les bénéficiaires** »,

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 son Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° _____ en date du __/__/__,

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

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 l'expropriation ;

Vu le code de la commande publique

Vu la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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 la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

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

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

Vu le décret n° 2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Voyageurs ;

Vu le protocole Etat-Région Ile-de-France correspondant à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, signé le 19 juillet 2013 ;

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 n° CP 06-530 de la commission permanente du 6 juillet 2006 du Conseil régional, relative à la poursuite des études d'opportunité du désenclavement du Plateau de Clichy-Montfermeil,

Vu la délibération n° 2008-0451 du STIF du 9 juillet 2008 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° CP 09-1225 de la commission permanente du 17 novembre 2009 du conseil régional, relative au financement des études de schéma de principe,

Vu la délibération n° 2009-1022 du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique,

Vu la délibération n° 2012-0098 du Conseil du STIF approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ainsi que la convention de financement des études d'avant-projet,

Vu la délibération n° CP 12-444 de la commission permanente du 12 juillet 2012 du Conseil régional, relative aux études d'avant-projet et premières acquisitions foncières,

Vu la déclaration de projet du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, approuvée par décision du Conseil d'administration du STIF n°2013/178 du 10 juillet 2013,

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013-2453 du 12 septembre 2013 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, les Pavillons-sous-Bois et Livry-Gargan,

Vu la délibération n°2014-044 du STIF du 5 mars 2014 approuvant l'avant-projet relatif au débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, la convention de financement de la phase « Projet » et la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage,

Vu la délibération n°2014-305 du STIF du 2 juillet 2014 approuvant l'avant-projet modificatif du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° 178 du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France du 16 octobre 2014 approuvant sa participation financière au projet de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° 2014-485 du STIF du 10 décembre 2014 approuvant la convention de financement n°1 de la phase de réalisation du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° 2015-267 du STIF du 8 juillet 2015 approuvant la convention de financement n°2 de la phase de réalisation du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° CP 16-501 du 16 novembre 2016 approuvant la convention de financement n°3 de la phase de réalisation du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération n° CP 2022-330 du 23 septembre 2022 approuvant la convention de surcoût des financements sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Voyageurs du débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil,

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

Vu la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relais « CPER Mobilités »

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

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

1 Préambule

Les éléments indiqués dans le préambule sont donnés à titre informatif, non contractuel.

1.1 Objectifs de l'Opération

La nouvelle branche du T4 permet aux passagers de relier rapidement et dans de meilleures conditions de confort les lignes E et B du RER, ainsi qu'à terme, les gares de Clichy-Montfermeil et de Bondy du Grand Paris Express.

Le tramway dessert de grands équipements locaux tels que l'hôpital Intercommunal du Raincy-Montfermeil ou encore les secteurs commerciaux de Chanzay, du Chêne Pointu et d'Anatole France à Clichy-sous-Bois ou du centre-ville de Montfermeil.

La restructuration du réseau bus a été étudiée en parallèle de l'insertion de la nouvelle branche, pour permettre un maillage le plus efficace possible à l'échelle locale.

Le débranchement du T4 a été mis en service partiellement jusqu'à Arboretum le 14 décembre 2019. Le barreau sud, permettant de desservir le terminus Hôpital de Montfermeil en aller-retour sur une voie unique, a été mis en service le 31 août 2020.

1.2 Historique

Le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a piloté en 2005 une étude sectorielle sur la desserte en TCSP du Plateau de Clichy-Montfermeil, laquelle a conclu que la solution la plus adaptée pour améliorer la situation consistait à réaliser une antenne du tramway T4.

Le DOCP a été approuvé le 9 juillet 2008 par le Conseil du STIF. La concertation préalable s'est déroulée du 1^{er} septembre au 31 octobre 2009.

Sur la base du bilan de la concertation (approuvé par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009) qui préconise la poursuite du projet sur la base de deux tracés (tracé 3 et tracé 4), les études relatives au dossier d'enquête publique et toutes les études afférentes (schéma de principe, étude d'impact, dossiers de sécurité...) ont été réalisées par les trois maîtres d'ouvrage (STIF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau).

Le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ont été approuvés le 11 avril 2012 par le Conseil du STIF simultanément à la convention de financement des études d'avant-projet sur la base du tracé 4.

L'enquête publique de l'opération, du 10 décembre 2012 au 24 janvier 2013, a conduit, sur la base de l'avis favorable de la commission d'enquête, le Conseil d'administration du STIF du 10 juillet 2013 à déclarer d'intérêt général le projet de débranchement du T4 en approuvant la Déclaration de Projet. Le préfet de Seine-Saint-Denis a déclaré le projet « de débranchement de la ligne de tramway T4 jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil » d'utilité publique le 12 septembre 2013. L'avant-projet du T4 ainsi que la convention de financement des études de niveau projet ont été approuvés par le Conseil d'administration du STIF du 5 mars 2014 et un avant-projet modificatif a été approuvé en Conseil du 2 juillet 2014.

Le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil a été mis en service partiellement jusqu'à Arboretum le 14 décembre 2019. Le barreau sud a été mis en service le 31 août 2020, permettant de desservir le terminus Hôpital de Montfermeil en aller-retour sur voie unique le 31 août 2020.

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

Le débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil est inscrit dans les documents planification et de programmation suivants :

- Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2007 – 2013 : 12 M€ répartis entre l'Etat (30 %) et la Région (70 %) ;
- Revoyure de la convention particulière transport entre l'Etat et la Région 2011-2013 du 6 novembre 2012 : 45 M€ (50 M€ CE2011) ;
- 33,040 M€ (soit 38,280 M€ courants) d'autofinancement de la part de SNCF Réseau pour les travaux concernant son périmètre (voté CA de RFF du 16 octobre 2014) ;
- CPER 2015-2020 : 142 M€ répartis entre l'Etat (39,4 %) et la Région (60,6 %).

1.4 Caractéristiques principales de l'Opération

Le projet s'inscrit dans la politique d'amélioration du réseau de transports en commun de l'agglomération parisienne, et particulièrement de la Seine-Saint-Denis, visant à désenclaver des territoires encore mal desservis et à inciter la population à emprunter les transports collectifs. Il s'agit de la création d'une nouvelle branche de la ligne de tramway T4 vers le plateau de Clichy-Montfermeil, permettant une liaison directe entre Bondy et Montfermeil. La liaison Aulnay-Montfermeil nécessite un changement à la station Gargan.

Le projet de nouvelle branche du T4 entre Bondy et Montfermeil comprend notamment :

- la création de la nouvelle branche proprement dite entre l'actuelle station Gargan et le terminus de Montfermeil ainsi que les stations et le terminus associés ;
- la modification et le déplacement de la station de Gargan nécessaire à la création du débranchement vers la nouvelle branche ainsi que le déplacement du poste de signalisation existant ;
- la modification des voies permettant l'aiguillage des rames et les aménagements de la ligne existante entre Noisy-le-Sec et Aulnay-sous-Bois ;
- l'adaptation des quais entre Bondy et Aulnay-sous-Bois ;
- les modifications des installations électriques existantes de Gargan et de Noisy-le-Sec ;
- la modification du terminus existant de Bondy ;
- la création d'aménagements de maintenance ;
- l'atelier garage au sein du centre existant à Noisy-le-Sec.

La longueur totale de la nouvelle branche est de 6,5 km depuis la station de Gargan, la quasi-totalité étant en site propre. Le projet comprend 11 nouvelles stations implantées en moyenne tous les 500 m.

Le projet de nouvelle ligne urbaine traite, de façade à façade, les rues ou fragments de rues empruntés par la nouvelle branche du T4.

Le projet de nouvelle branche circule entre l'actuel T4 au niveau de la station Gargan et l'hôpital intercommunal situé à Montfermeil via le quartier du Chêne Pointu, en empruntant les rues République – Marx Dormoy, l'avenue Léon Blum puis l'avenue Maurice Audin, puis en traversant la pelouse et l'espace boisé situés entre cette dernière et le boulevard Gagarine. De ce point, la nouvelle section de ligne rejoint Montfermeil via l'allée Romain Rolland et la rue Utrillo et dessert le centre de Montfermeil via une boucle passant par la rue Henri Barbusse et la rue de l'Eglise. Le projet s'inscrit sur des rues existantes hormis au niveau du quartier du Chêne Pointu où il participe à la desserte locale du futur quartier prévu à cet endroit.

Les locaux abritant le poste de commandement et la direction de la ligne T4, situés dans l'ancienne gare de Gargan, sont délocalisés sur le site de Noisy-le-Sec, où un nouveau bâtiment et des espaces de stationnement associés seront créés. Une mutualisation sera recherchée avec les équipements similaires du projet de Tangentielle Nord (TLN).

La maintenance et le garage des rames de l'ensemble de la ligne T4 seront assurés au sein des installations de Noisy-le-Sec.

1.5 Contexte de la présente convention

Les rames Avento de Siemens sont remplacées par les rames Dualis d'Alstom à partir de septembre 2022, pour une exploitation 100% Dualis mi-2023. Actuellement, chaque voie du terminus d'Aulnay-sous-Bois accepte deux rames Avento. Les rames Dualis étant légèrement plus longues (42 mètres) que les rames Avento (39 mètres), il est nécessaire d'adapter les voies du terminus du T4 à Aulnay-sous-Bois pour pouvoir continuer à stationner deux rames sur chaque voie. D'une part, le nombre de position de garage en ligne doit être suffisant, notamment pour réaliser la pointe du matin sans mouvement technique. D'autre part, les voies doivent pouvoir servir de garage temporaire en cas de panne du matériel roulant, sans bloquer l'exploitation et assurer une fréquence de 7 minutes.

1.6 Coût d'objectif global de l'Opération

Le **coût d'objectif de l'Opération** est de 0,911 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2019, (dont 0,711 M€ pour la phase REA). Il sera validé lors de la validation des études d'avant-projet au

conseil d'administration d'IDFM. IDFM envisage de présenter l'AVP correspondant à son conseil d'administration du 17 avril 2023.

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ainsi, le coût d'objectif de l'Opération est différent du coût de réalisation de l'Opération.

1.7 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2019. 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.

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

1.8 Rappel des conventions de financement antérieures

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre de l'opération de débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil sont les suivantes :

- Convention relative à la réalisation des études de schéma de principe, étude d'impact, dossier d'enquête publique et dossier de sécurité, pour un montant de 2,633 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 17 novembre 2009 et notifiée le 17 novembre 2010 ;
- Convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet et des premières acquisitions foncières, d'un montant de 14 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 12 juillet 2012 et notifiée le 16 octobre 2012 ;
- Convention relative aux études projet (PRO) et à l'assistance aux contrats de travaux (ACT), d'un montant de 20,582 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 20 novembre 2013 et notifiée le 13 août 2014 ;
- Convention de financement n°1 de la phase de réalisation, d'un montant de 96,08 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 20 novembre 2014 ;
- Convention de financement n°2 de la phase de réalisation, d'un montant de 104,3 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France le 9 juillet 2015.
- Convention de financement n°3 de la phase de réalisation, d'un montant de 30,18 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France le 16 novembre 2016.
- Convention de surcoût des financements sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, d'un montant de 38,27 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France le 23 septembre 2022.

Il est convenu ce qui suit :

2 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.

3 Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux relatifs à l'adaptation des voies du terminus du T4 à Aulnay-sous-Bois ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs à l'adaptation des voies du terminus du T4 à Aulnay-sous-Bois 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 au Projet, objet de la convention, la dénomination unique suivante :

« **Débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil – Travaux d'adaptation des voies du terminus d'Aulnay-sous-Bois** »

3.1 Périmètre de la convention

Le changement de matériel roulant du T4 Avento de Siemens par des rames Dualis d'Alstom nécessite une modification des infrastructures du terminus d'Aulnay-sous-Bois. Il s'agit de rallonger les deux voies du terminus pour les rames Dualis, légèrement plus longues que les rames Avento, afin de permettre de garer deux rames en enfilade.

Cette configuration de deux rames sur une voie au terminus a pour objectif de permettre de tenir la fréquence en heure de pointe sur la ligne (7 mn) nécessaire à la qualité de service du T4.

Les deux voies du terminus sont concernées.

Deux solutions sont identifiées :

- déplacements des heurtoirs côté ouest :
 - sciage de la plateforme ferroviaire actuelle,
 - pose de voies ballastées, rallongement des quais (bordure en L,
 - dépose des deux heurtoirs actuels puis repose de deux heurtoirs béton,
 - déplacement des supports caténaires et mise en place d'un tir caténaire,
 - déplacement de panneaux d'information voyageurs (création de massifs)
- Déplacement du signal (côté est) et rallongement des quais éventuels

3.2 Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 3 mois à partir de la notification de la convention.

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

4 Rôles et engagements des parties

4.1 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 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.

4.2 La maîtrise d'ouvrage

4.2.1 Identification et périmètre du Maître d'ouvrage

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

SNCF Réseau est désigné maître d'ouvrage du Projet.

4.2.2 Engagements du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des travaux du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;

- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, 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 (des) maître(s) d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

Le(s) maître(s) d'ouvrage s'engage(nt) 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.

4.3 Les financeurs

4.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré pour la Région dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, par :

- l'État (30%) ;
- la région Île-de-France (70%).

4.3.2 Engagements

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 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.3..

5 Modalités de financement et de paiement

5.1 Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 912 000 € HT en euros courants.

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

5.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

Adaptation des voies du terminus du T4 à Aulnay-sous-Bois		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € courants HT
SNCF réseau	Travaux	590 000 €
	Provisions pour risques	94 000 €
	MOE	179 000 €
	MOA	49 000 €
Total		912 000 €

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.

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.

5.3 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

Rallongement des quais du terminus du T4 à Aulnay-sous-Bois			
Montant € courants HT			
et clés de financement			
	Etat	Région	TOTAL
SNCF Réseau	273 600	638 400	912 000
	30%	70%	100%
TOTAL	273 600	638 400	912 000
	30%	70%	100 %

5.4 Modalités de paiement

5.4.1 Echéanciers des appels de fonds

L'Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fond 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 10. 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.

5.4.2 Versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% des subventions de l'Etat et de la Région est effectué à la signature de la présente convention par l'ensemble des Parties, sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

Pour la Région Ile-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 5.5.1 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, 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 aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 3 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.

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la signature de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région (après versement de l'avance) :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;

- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3.

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

B - Demande de versement des acomptes auprès de l'État (après versement de l'avance) :

- 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 5.2 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 en préambule.

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

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.

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 l'État aux bénéficiaires est plafonné à 80% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement. Il peut être porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.

5.4.3 Versement du solde

A - Demande de versement du solde auprès de la Région :

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2, chaque 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 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 ;

- Le versement du solde est conditionné par 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 5.4.2 ;
- la date d'achèvement de l'opération visée ;
- la date de mise en service.

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. Toute demande de solde est ferme et définitive.

B - Demande de versement du solde auprès de l'État

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

5.4.4 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 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

5.4.5 Bénéficiaire et domiciliation

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

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont le RIB est le suivant :

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 – CBSF

Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France 75013 Paris Cedex	Service Trésorerie Groupe - Unité Crédit Management

5.5 Caducité des subventions

5.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

5.5.2 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'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État 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.

5.5.3 Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

L'autorité compétente exige le reversement total ou partiel de la subvention versée dans les cas suivants :

1° Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 ;

3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées à l'article 13 du décret n°2018-514 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.

5.6 Comptabilité du bénéficiaire

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

Chaque 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.

6 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.

6.1 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 5.1, 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.

6.2 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 (article 10.2), 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 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.

7 Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2 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 3.1 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 du Syndicat des Transports d'Île-de-France. 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.

8 Modalités de contrôle

8.1 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.

Les bénéficiaires de la subvention conservent 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.

8.2 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.

8.3 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.

9 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.

10 Organisation et suivi de la convention

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

10.1 Le comité de pilotage

Sous la présidence du maître d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

10.2 Le comité des financeurs

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Le(s) maître(s) d'ouvrage établit/établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des deux 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 ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au

regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;

- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

10.3 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.

10.4 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.

11 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 « Adaptation des voies du terminus du T4 à Aulnay-sous-Bois » 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 du Syndicat des Transports d'Île-de-France / ou autre à adapter pour les projets ferroviaires inter-régionaux.

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 transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage. Le bilan de l'adaptation des quais du terminus T4 à Aulnay fera partie du bilan du débranchement du T4.

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

12 Dispositions générales

12.1 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 5.4.5 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.

12.2 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.

12.3 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 des bénéficiaires des subventions.

12.4 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 stipulations de l'article 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 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

12.5 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.

Conformément aux dispositions de l'article 5 du décret n° **2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement**, la date de prise en compte des dépenses par l'État court à compter de la date de réception par l'État du dossier de demande de subvention.

La présente convention est établie en quatre (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 quatre (4) exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la région Île-de-France,

Valérie PECRESSE
Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en quatre (4) 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 quatre (4) exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau

Gilles GAUTRIN

Directeur de la Direction de la Modernisation et du développement d'Île-de-France

ANNEXES

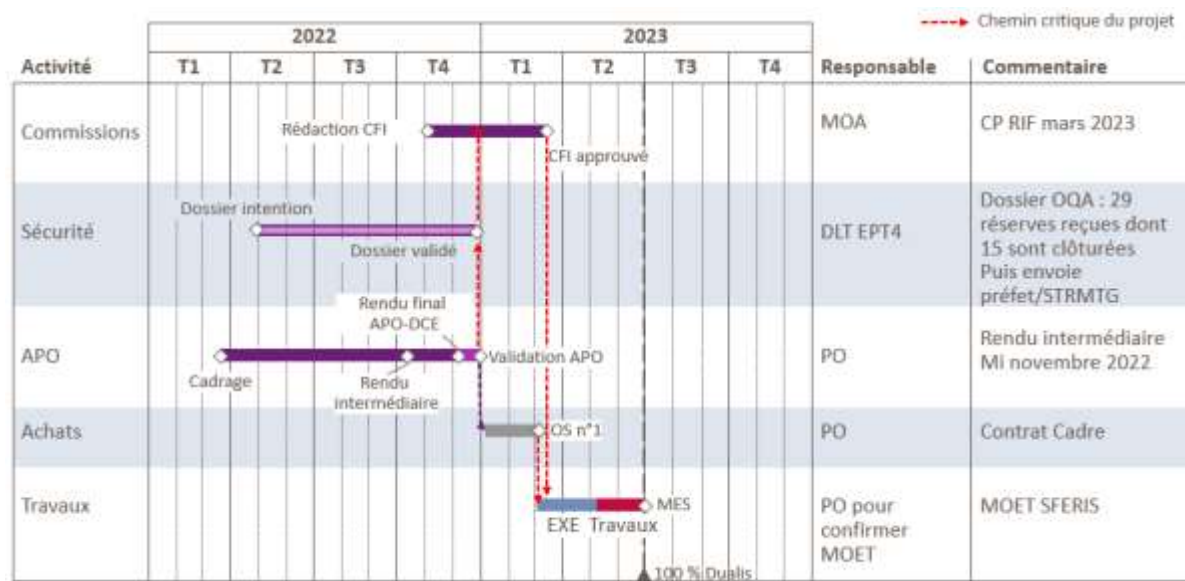
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

SNCF Réseau	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	27 360	54 720	54 720	54 720	54 720	19 152	8 208	273 600
Région Île-de-France	63 840	127 680	127 680	127 680	127 680	44 688	19 152	638 400
TOTAL	91 200	182 400	182 400	182 400	182 400	63 840	27 360	912 000

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations



Annexe 4 : Convention pôle de Rosny-Bois-Perrier

2023

Pôle de Rosny-Bois-Perrier

Convention de financement relative aux
études SNCF PRO, DCE et aux ACT
Restructuration de la gare RER de Rosny-
Bois-Perrier

CONVENTION N° 22D23134

N° SGP : 2023CONV104



TABLE DES MATIERES

<u>PREAMBULE</u>	<u>8</u>
A. OBJECTIFS DE L'OPERATION	8
B. HISTORIQUE	8
C. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA GARE SNCF DE ROSNY-BOIS-PERRIER	9
D. DESCRIPTION DE L'OPERATION	9
E. MODALITES D'ACTUALISATION.....	10
F. RAPPEL DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT ANTERIEURES ET DU CONTEXTE CONTRACTUEL	10
<u>1 DEFINITIONS.....</u>	<u>11</u>
<u>2 OBJET DE LA CONVENTION</u>	<u>11</u>
A. PERIMETRE DE LA CONVENTION	11
B. DELAIS DE REALISATION	11
C. DESCRIPTION ET CONTENU DES ETUDES PRO, DCE ET ACT	11
<u>3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....</u>	<u>12</u>
A. L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE	12
B. LE MAITRE D'OUVRAGE.....	13
3.B.1 IDENTIFICATION ET PERIMETRE DU MAITRE D'OUVRAGE	13
3.B.2 ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE	13
C. LES FINANCEURS.....	13
3.C.1 IDENTIFICATION DES FINANCEURS	13
3.C.2 ENGAGEMENTS DES FINANCEURS.....	14
<u>4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT</u>	<u>14</u>
A. ESTIMATION DU COUT DU PERIMETRE CONVENTIONNEL.....	14
B. COUTS DETAILLES	14
C. PLAN DE FINANCEMENT	14
D. MODALITES DE PAIEMENT	15
4.D.1 ECHEANCIER DES APPELS DE FONDS	15
4.D.2 VERSEMENT DES ACOMPTES.....	15
4.D.3 VERSEMENT DU SOLDE.....	16
4.D.4 PAIEMENT	17
4.D.5 BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION	17
E. CADUCITE DES SUBVENTIONS	18
4.E.1 CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	18
4.E.2 CADUCITE DES SUBVENTIONS DE L'ÉTAT	19
4.E.3 REVERSEMENT PARTIEL OU TOTAL DE LA SUBVENTION DE L'ÉTAT.....	19
4.E.4 CADUCITE DES SUBVENTIONS DE LA VILLE DE ROSNY-SOUS-BOIS.....	19
F. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	19
<u>5 GESTION DES ECARTS.....</u>	<u>19</u>
<u>6 MODALITES DE CONTROLE.....</u>	<u>19</u>
A. PAR LES FINANCEURS	19
B. PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	20
C. INTERVENTION D'EXPERTS.....	20

7	<u>ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION</u>	<u>20</u>
A.	LE COMITE DE PILOTAGE	20
B.	LE COMITE DES FINANCEURS	20
C.	LE COMITE TECHNIQUE.....	21
D.	L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE	21
E.	SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	21
8	<u>DIFFUSION DES ETUDES ET PROPRIETE INTELLECTUELLE</u>	<u>22</u>
9	<u>CONFIDENTIALITE.....</u>	<u>22</u>
10	<u>DISPOSITIONS GENERALES</u>	<u>23</u>
A.	MODIFICATION DE LA CONVENTION	23
B.	REGLEMENT DES LITIGES	23
C.	RESILIATION DE LA CONVENTION	23
D.	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	23
E.	DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES.....	24
	<u>ANNEXES.....</u>	<u>26</u>
	ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES ET DES APPELS DE FONDS (€ HT)	27
	ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION	28
	ANNEXE 3 : OBJECTIFS DE L'OPERATION SNCF ET PERIMETRE DES ETUDES PRO-DCE-ACT	29

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 aussi désignée « la Région », représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du __/__/__,
- La **Société du Grand Paris**, ci-après aussi désignée « la SGP », représentée par le Président du directoire, dûment mandaté par la délibération n° _____ du conseil en date du __/__/__,
- La **commune de Rosny-sous-Bois**, ci-après aussi désignée « la commune » ou « Rosny-sous-Bois », représentée par son Maire, dûment mandaté par délibération n° _____ du conseil municipal en date du __/__/__,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Gares & Connexions (G&C)** Société Anonyme au capital social de 77 292 590 euros, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 507 523 801 dont le siège social est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013) représentée par Monsieur Pierre LABARTHE en sa qualité de Directeur des Gares d'Île-de-France, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignée « SNCF », « **Gares & Connexions** », « **le bénéficiaire** », « **le maître d'ouvrage** » ou « **le MOA** »,

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°..... en date du,

Ci-après aussi désigné « **l'autorité organisatrice** », « **l'AO** » ou « **IDFM** »,

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°2010-597 du 03 juin 2010 relative au Grand Paris, et notamment son article 20-1 ;

Vu la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale « Gares & Connexions » de SNCF Réseau ;

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 36-14 du 19 juin 2014 (pôle de niveau 1) approuvant par la Région le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF) ;

Vu le plan Régional en faveur de la mobilité durable voté par la Région n° CR 37-14 du 19 juin 2014

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 d'Île-de-France Mobilités n°2015/516 du 05 octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express - tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre ;

Vu la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express ;

Vu la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/232 du 10 juin 2020 relative à l'avis sur l'avant-projet de Rosny-Bois-Perrier (interconnexion M11-M15) dans le cadre des interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est du Grand Paris Express avec le réseau existant ;

Vu la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête publique modificatif n°2 de la ligne 15 Est ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-283 du 11 octobre 2021, portant approbation de la convention de financement des études d'Avant-Projets (AVP) du projet de restructuration SNCF de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20221010-195 du 10 octobre 2022, portant approbation de l'avant-projet SNCF de restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

Vu la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »

Vu la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n° du __/__/____ approuvant la présente convention ;

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

Vu la délibération du conseil municipal de Rosny-sous-Bois n° du __/__/__ approuvant la présente convention ;

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

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

Le comité de pilotage du 8 décembre 2020 a validé le lancement d'une étude d'AVP (avant-projet) de restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier (RBP) sur la base de la création de deux nouveaux quais latéraux et d'une libération du passage souterrain existant.

L'espace contraint autour de la gare actuelle de RBP a nécessité un travail entre les différents maîtres d'ouvrage SNCF, RATP et SGP sur l'année 2021 pour identifier les différents scénarios d'organisation des travaux.

Lors du comité de pilotage du 23 septembre 2021, deux scénarios privilégiés ont été évoqués :

- scénario A : maintien du calendrier SGP actuel et donc décalage de 2 ans minimum des travaux SNCF (2027-2028) ;
- scénario B : maintien du calendrier SNCF (2025-2026), ce qui implique des travaux de la M15 contraints par la SNCF jusqu'à début 2027.

Le comité de pilotage de 2021 a acté le choix du scénario B comme scénario préférentiel et base de travail pour l'AVP SNCF, avec une alerte de la SGP sur ce scénario. Pour inscrire dans son DCE V2 le scénario B, la SGP a évoqué trois engagements :

- la livraison et la validation par IDFM de l'étude AVP SNCF Gares & Connexions démontrant la fiabilité du projet et en particulier du planning travaux en 2025-2026,
- la validation formalisée du financement PRO-REA du projet SNCF Gares & Connexions,
- un engagement formel du MOA SNCF sur le délai de mise à disposition des emprises à la SGP fin 2026 au plus tard.

Le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a validé le 10 octobre 2022 le dossier d'étude AVP de SNCF Gares & Connexions restitué au cours de l'été 2022.

Le comité de pilotage qui s'est tenu à la suite le 14 octobre 2022 a validé les principes de financements pour la poursuite des études pour la phase à venir PRO-DCE (Dossiers Projet et de Consultation des Entreprises) et le planning de SNCF Gares & Connexions des travaux en 2025-2026 pour une mise en service fin 2026.

A. Objectifs de l'opération

La restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier poursuit quatre objectifs :

- 1) mettre en accessibilité les quais RER depuis le domaine public communal,
- 2) gérer les flux de voyageurs dans l'ensemble de la gare, sur les quais et dans le passage souterrain SNCF existant, afin de répondre notamment :
 - aux augmentations de flux liées au prolongement de la ligne 11 au printemps 2024 et à l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris express annoncée par la SGP à l'horizon 2030,
 - aux futures interconnexions avec ces lignes de métros,
 - aux besoins d'accès aux lignes 11 et 15 via la passage souterrain existant,
 - aux développements urbains et commerciaux ;
- 3) maintenir une liaison ville/ville à travers le passage souterrain existant,
- 4) établir l'herméticité des accès aux quais RER par la mise en place des contrôles d'accès.

B. Historique

La gare de Rosny-Bois-Perrier a été créée ex nihilo en 1971 pour la desserte :

- du centre commercial régional « Rosny 2 » ; ce dernier totalise aujourd'hui 120 000 m² commerciaux et 15 millions de visiteurs par an ;

- des quartiers Marnaudes et Bois Perrier forts de 18 000 habitants représentant près de 40% de la population communale.

Depuis la création de la gare, un certain nombre d'équipements et de services sont venus s'installer dans le quartier, renforçant son attractivité, notamment : le collège Langevin-Wallon (530 élèves), le multiplexe du cinéma UGC créé en 1997 (1,4 millions d'entrées soit le 8^{ème} cinéma en termes d'affluence en France) et la gare routière qui compte six lignes desservant le parvis de la gare SNCF dont deux en terminus et deux lignes en passage sur les axes structurants à proximité (Alsace Lorraine et De Gaulle).

La gare de Rosny-Bois-Perrier est aujourd'hui plus fréquentée que la gare historique du centre-ville Rosny-sous-Bois (9 900 contre 9 300 montants par jour ouvrable de base) alors même que ces installations (quais et passage souterrain notamment) sont beaucoup plus contraintes.

C. Caractéristiques principales de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier

La gare de Rosny-Bois-Perrier est un établissement recevant du public de 5^{ème} catégorie (ERP GA 5). Elle est composée de :

- un bâtiment voyageurs (BV) principal situé à l'est des voies ferrées sur la place Félix Eboué à la jonction des rues Jacques Offenbach et Jean de Mailly. Il dessert l'ensemble des quais via un passage sous les voies ferrées et des escaliers fixes ;
- le passage souterrain actuel (construit en 1971) est constitué d'une structure béton armé en U de 30,00 m de longueur et de 6,00 m d'ouverture recouverte de quatre tabliers à poutrelles enrobées sous voies (voies V1, V2, V1bis et V2 bis) et de deux dalles de quais en béton armé ;
- l'extrémité du passage côté BV à l'Est comporte deux murs en aile, celle côté centre commercial à l'Ouest côté rue Léon Blum comporte un mur de retour prolongé par un mur de soutènement, une rampe et un escalier d'accès parallèles aux voies ;
- le passage souterrain dessert chaque quai par deux escaliers de 2,20 m de largeur ; il assure une double fonctionnalité en garantissant un passage ville-ville et un accès aux quais du RER E ;
- un quai central 1 desservi par la voie 1bis et la voie 1. Le quai est équipé de deux escaliers fixes permettant d'accéder au quai via le passage sous voies et un abri filant est situé au-dessus des trémies ;
- un quai central 2 desservi par la voie 2 bis et la voie 2 ; le quai est équipé de deux escaliers permettant d'accéder au quai via le passage sous voies et un abri filant situé au-dessus des trémies.

D. Description de l'opération

Le projet de restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier prévoit :

- la construction de deux nouveaux quais desservant chacun les voies bis de la gare,
- la création de deux escaliers (un par quai) assez larges pour supporter les flux voyageurs de la gare,
- la création de deux ascenseurs (un par quai) desservant le quai 1 bis et l'accès Est pour le premier et le quai 2 bis et l'accès Ouest pour le deuxième,
- la création de deux abris filants (un par nouveau quai) de dimension similaire aux abris existants,
- la pose de deux abris complémentaires (un par quai),
- la construction de garde-corps « vitré en partie supérieur et perforé en partie inférieure » le long des quais côté rue sous l'abri filant du quai,
- la reconstruction d'un concédé côté Ouest,
- la construction de locaux techniques (CFo/CFa) et de service côté Ouest,
- la dépose de neuf poteaux caténaires (4 par côté + un de liaison avec le BV) sur les talus,
- la pose de huit poteaux caténaires (4 par voie) en remplacement sur les quais 1 et 2,
- la dépose des équipements présents dans le passage souterrain et la remise en état de ce dernier,
- la pose de 4 portes de sortie (de type poussoir avec barre antipanique ou rideaux téléopérés) au droit des escaliers existants des quais dans le passage souterrain,

- la mise aux normes de l'éclairage et de la sonorisation,
- la réalisation d'un parvis ouest « a minima » afin d'assurer le raccordement du projet SNCF aux niveaux altimétriques existants et mettre aux normes PMR la rampe de liaison entre le passage souterrain SNCF et la station M11 RATP sur une largeur minimale de six mètres.

Deux variantes (quai drainant ou quai drainé) ont été étudiées au stade AVP. Celles-ci correspondent à la spécification hydraulique de gestion des eaux pluviales du périmètre Ville et du périmètre ferroviaire. Le choix sera fixé au cours de la phase PRO. En sortie d'AVP, le coût final prévisionnel tient compte de la variante la plus chère.

L'AVP réalisé par SNCF Gares & Connexions sur son périmètre constitue une donnée d'entrée pour les études des autres maîtres d'ouvrage MOA du pôle. Validé en conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités le 10/10/2022, il présente pour le projet un coût d'objectif de 67 301 000 € HT (CE 05/2022). Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 2 539 000 € HT constants CE 05/2022.

Une hypothèse d'actualisation par le TP01 puis de + 4% / an a été prise par SNCF Gares & Connexions. Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est ainsi évalué à **2 714 660,00 € courants**.

E. Modalités d'actualisation

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

F. Rappel des conventions de financement antérieures et du contexte contractuel

2021 : Convention de financement relative aux études d'avant-projet de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier, d'un montant de 1 047 500 €, conclue entre l'Etat, la région Île-de-France, SNCF Gares & Connexions et Île-de-France Mobilités.

Il est ici précisé que le périmètre de la présente convention de financement couvre 50% du besoin total des études PRO, DCE et de l'ACT, les 50% restant étant financés dans le cadre du Schéma Directeur régional relatif à l'Accessibilité des gares (SDA) faisant l'objet d'une autre convention.

1 Définitions

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

« **Opération** » ou « **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 ;

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

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

« **Projet Pôle de Rosny-Bois-Perrier** » : désigne l'ensemble des items nécessaires à la réalisation du projet de restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier (volet ferroviaire du pôle) ;

« **Résultats des Études** » : désigne les Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et/ou les Schémas de Principe, et/ou les études d'avant-projet (AVP), et/ou les études Projet (PRO) réalisés par le maître d'ouvrage ;

2 Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des études de niveau projet (PRO), DCE et des ACT du pôle de Rosny-Bois-Perrier sur le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
- 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 périmètre conventionnel la dénomination unique suivante :

« **Pôle de Rosny-Bois-Perrier : Convention de financement relative aux études PRO, DCE et aux ACT : restructuration de la gare SNCF** »

A. Périmètre de la convention

Le périmètre couvert par la présente convention défini en Annexe 3 est le suivant :

- Réalisation des études PRO-DCE (dossiers d'études de niveau Projet et de Consultation des Entreprises) de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier ;
- Lancement de la phase de marché dite ACT (assistance pour la passation des contrats de travaux) de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier

B. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études PRO, DCE et la phase ACT dans un délai de 4 ans à partir de la notification de la convention.

Ce calendrier prévisionnel de réalisation des études objets de la convention figure en Annexe 2.

C. Description et contenu des études PRO, DCE et ACT

Les dossiers PRO sont réalisés sur la base du programme défini à l'issue des études AVP.

Les études PRO produites par la SNCF Gares & Connexions intégreront les éléments suivants :

- un dossier programme architectural et méthode,
- un dossier réglementaire de « permis de construire »,
- un dossier « lots techniques »,

- un dossier « impact des travaux sur l'exploitation »,
- un dossier « délais »,
- un dossier « coûts »,
- une maquette BIM.

Le contenu des études n'est pas exhaustif et les thèmes sont ajustés si nécessaire.

Les études et livrables faisant référence à des coordonnées topographiques sont transmises dans le système de coordonnées RGF 93-conique conforme 49 (CC49) en planimétrie et IGN 69 en altimétrie.

Ces documents seront communiqués à IDFM et aux financeurs à l'issue des études PRO.

La négociation du volet foncier de l'opération doit aussi être engagée dès la phase d'étude PRO. Celle-ci consiste notamment en la réalisation d'un inventaire foncier préalable permettant de superposer le projet avec le parcellaire existant et de déterminer les procédures de mutation foncière à engager entre la commune de Rosny-sous-Bois et SNCF G&C (protocole foncier complété de promesses synallagmatiques et d'acte de vente et/ou de conventions de transfert de gestion).

Par ailleurs, cette étape doit aussi être l'occasion de préciser les conditions de réalisation du chantier SNCF G&C qui impactera le domaine public communal de part et d'autre du faisceau des voies ferrées nécessitant des autorisations d'occupation temporaire délivrées par la commune de Rosny-sous-Bois à SNCF G&C.

SNCF Gares & Connexions réalisera ensuite le dossier de consultation des entreprises (DCE) pour les travaux dont elle assurera le suivi. Le DCE découlera des études PRO et permettra à son issue de lancer la phase marché (ACT) en respect des règles de la commande publique.

Pour l'ensemble du Périmètre conventionnel, il est attendu du maître d'ouvrage :

1. Une participation active aux échanges réguliers sur le pôle de Rosny-Bois-Perrier, en particulier jusqu'à la validation de l'Avant-projet général du « Projet Pôle de Rosny-Bois-Perrier » consolidé par IDFM. Ceci peut inclure des participations (réunions, notes de travail...) même en dehors de la phase d'études PRO-DCE telle que définie ci-dessus.
2. De s'inscrire dans la démarche partenariale de l'opération, en particulier :
 - en ayant des échanges réguliers avec les autres maîtres d'ouvrage du « Projet Pôle de Rosny-Bois-Perrier » et avec les maîtrises d'ouvrage des projets connexes. Une attention particulière du MOA SNCF Gares & Connexions se portera sur les interfaces identifiées dans le pôle, notamment avec les équipes de la RATP (Interconnexion et Projet Ligne 11) et celles de la Société du Grand Paris en charge du projet de la ligne 15
 - de produire une note d'analyse des Avant-projets des autres maîtres d'ouvrage du « Projet Pôle de Rosny-Bois-Perrier » à destination d'IDFM et du maître d'ouvrage concerné, ayant pour objectif d'identifier les éventuelles incompatibilités avec ses propres études et de mettre en avant, si besoin, les risques identifiés, prescriptions pour la poursuite des études...,
 - D'inscrire le planning de réalisation des études dans le planning général du « Projet Pôle de Rosny-Bois-Perrier » dans le respect des durées prévues par la présente convention.
- De sécuriser l'enveloppe financière, en recherchant des optimisations de conception ou de réalisation, et en minimisant les dépenses frustratoires.

3 Rôles et engagements des Parties

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

soit 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.

B. Le maître d'ouvrage

3.B.1 Identification et périmètre du maître d'ouvrage

SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage des études relatifs au périmètre conventionnel portant sur le volet ferroviaire du pôle de Rosny-Bois-Perrier.

Il est ici précisé que deux périmètres de travaux connexes relèvent de la MOA d'autres sociétés du groupe SNCF, à savoir :

- les travaux de caténaires sous MOA SNCF Réseau ;
- la fourniture et pose des lignes de Contrôle Automatique des Billets « Mass Transit » (CAB MT) des nouveaux accès sous MOA SNCF Voyageurs (Transilien).

Ces études et interventions correspondent à des travaux connexes seront réalisées par SNCF Réseau pour les caténaires et SNCF Voyageurs pour les CAB MT mais financées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre de conventions ad hoc (conventions inter-SA du groupe SNCF). Ces travaux font donc partie intégrante du programme dont le financement fait l'objet des présentes.

3.B.2 Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel précisés en Annexe 3 ;
- le respect des délais précisés à l'article 2B ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du périmètre conventionnel ;
- l'utilisation exclusive des subventions et financements pour la réalisation du périmètre défini au paragraphe 2.A objet de la présente convention ;
- le respect des règles de l'art.

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, des risques que son Opération pourrait faire porter sur le Projet Pôle Rosny-Bois-Perrier et les projets des autres maîtres d'ouvrage du secteur, dans les meilleurs délais. Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

C. Les financeurs

3.C.1 Identification des financeurs

Le financement du présent périmètre conventionnel est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, – et pour la SGP, dans le cadre de l'article 20-1 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

– par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- la Société du Grand Paris ;
- la commune de Rosny-sous-Bois ;
- SNCF Gares & Connexions.

3.C.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 2A dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4 ci-après.

4 Modalités de financement et de paiement

A. Estimation du coût du périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **2 714 660,00 € HT** en euros courants.

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

B. Coûts détaillés

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

Pôle Rosny-Bois-Perrier : études PRO, DCE et ACT		
Bénéficiaires	Postes de dépenses	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Gares & Connexions	Etudes PRO-DCE	1 977 430,00
	Actions de maîtrise foncière	332 840,00
	Phase ACT	404 390,00
TOTAL		2 714 660 ,00

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

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.

Pour rappel, ce coût correspond à 50% des études PRO-DCE et de la phase ACT, les 50% restant étant financés dans le cadre du Schéma Directeur régional relatif à l'Accessibilité des gares (SDA) faisant l'objet d'une autre convention.

Le coût est ferme et non révisable.

C. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros HT courants.

Pôle Rosny-Bois-Perrier : études PRO, DCE et ACT						
Montant € HT courants et clés de financement						
Bénéficiaire : SNCF G&C	Etat	Région Île-de-France	Bloc local et autres financeurs (25%)		MOA (25%)	TOTAL
			SGP	Rosny-sous-Bois	SNCF G&C	
			226 131	452 534	678 665	2 714 660
	407 199	950 131	15%	16,67%	25%	100%
			8,33%			

La part du bloc local (25%) est ainsi supportée entre la commune de Rosny-sous-Bois et la Société du Grand Paris à titre exceptionnel. La ville de Rosny-sous-Bois étant en discussion avec d'autres partenaires pour obtenir leur contribution au bloc local - au titre des 16,67% attribués à la ville - il est expressément convenu que la présente convention pourra être modifiée par voie d'avenant afin d'intégrer ce nouveau partenaire sans modification des équilibres financiers des autres parties à la convention.

Il est rappelé que les clefs de financement indiquées ci-dessus ne préjugent pas des clefs de financement des prochaines phases de l'opération. Les modalités de financement de ces phases ultérieures pourront prévoir que les clefs définitives s'appliqueront sur un périmètre global incluant rétroactivement le coût de l'avant-projet et du projet, moyennant une prise en compte des participations définies dans la présente convention qui seraient alors déduites des participations globales ainsi définies.

D. Modalités de paiement

4.D.1 Echéancier des appels de fonds

L'Annexe 1 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 dans les meilleurs délais. Dans tous les cas, au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe en amont du 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, dans la limite des appels de fonds réalisés par le maître d'ouvrage.

Le cas échéant, les financeurs informent le maître d'ouvrage des difficultés éventuelles posées par une évolution substantielle de l'échéancier d'appels de fonds. Si les difficultés persistent, les Parties peuvent solliciter l'examen de ces difficultés par le comité de pilotage et/ou un comité des financeurs extraordinaire

4.D.2 Versement des acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs 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'ensemble des financeurs, les états d'acomptes 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 présente 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 dûment habilité 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 4.

B - Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

- 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 par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4B 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.

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

C – Demande de versement des acomptes auprès de la Société du Grand Paris :

Les appels de fonds, émis par la SNCF sur la base de l'avancement de l'Opération, sont justifiés par les pièces suivantes :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de comptabilisation.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte, est signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

E – Demande de versement des acomptes auprès de la commune de Rosny-sous-Bois :

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente 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.
- 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 4B en ce compris la provision pour aléas et imprévus (PAI).

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité 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 4.

F - 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.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes de l'actuelle convention pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.

4.D.3 Versement du solde

A - Demande de versement du solde auprès de la Région :

Après achèvement des études et acquisitions foncières couvertes par la convention et sans préjudice du paragraphe 4.D.2, le bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement du périmètre conventionnel.

Le versement du solde est subordonné à la production par le 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 la décomposition du coût selon les postes constitutifs a été modifiée par accord entre le maître d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité des financeurs, le maître d'ouvrage rappelle cette nouvelle décomposition ;
 - 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 ;

- le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le commissaire aux comptes 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.D.2.
- la date d'achèvement de l'opération visée ;
- la date de mise en service du bien.

Chacun de ces documents est signé par le représentant dûment habilité 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. Toute demande de solde est ferme et définitive.

B - Demande de versement du solde auprès de l'État :

Le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du bénéficiaire.

C - Demande de versement du solde auprès de la Société du Grand Paris :

A l'issue de l'achèvement des études financées dans le cadre de la présente convention, le maître d'ouvrage présente le relevé détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées en euros courants et en euros constants ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant inférieur à la somme des acomptes versés, le maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu. Dans les autres cas, le maître d'ouvrage présente un appel de fonds pour règlement du solde correspondant au montant figurant sur le relevé des dépenses réellement engagées dans la limite du montant en euros courants définitifs établis selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.B de la présente convention, en indiquant expressément dans l'appels de fonds qu'il s'agit du solde.

E - Demande de versement du solde auprès de la commune de Rosny-sous-Bois :

Le bénéficiaire adresse dans un délai de douze (12) mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée, l'ensemble des documents exigés au bénéfice de la Région, tels que prévus à l'article 4.D.3.A.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du bénéficiaire.

4.D.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.D.2, 4.D.3, 4.E.1, 4.E.2 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.D.5 Bénéficiaire et domiciliation

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

- SNCF Gares & Connexions, dont le RIB est le suivant :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions	Agence centrale de la Banque de France à PARIS	30001	00064	00000062471	31

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

	Adresse facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 Paris Tél : 01 40 61 86 60 spot.spot.drieat- if@developpement- durable.gouv.fr	DRIEAT – SPOT – CBSF
Région Île-de- France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint-Ouen	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Société du Grand Paris	2 Mail de la Petite Espagne CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis (transmission via Chorus Pro)	Direction des services comptables Service de centralisation des factures
Commune de Rosny-sous- Bois	Hôtel de Ville 20 rue Claude Pernès – 93110 Rosny-sous-Bois + transmission via Chorus	Direction du Développement Urbain Pascale.cazard@rosnysousbois.fr
SNCF G&C	16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département Comptabilité Fouad Hadjaj 01 80 50 94 38 fouad.hadjaj@sncf.fr

E. Caducité des subventions

4.E.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

4.E.2 Caducité des subventions de l'État

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État 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.E.3 Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

L'autorité compétente exige le reversement total ou partiel de la subvention versée dans les cas suivants :

- 1° Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;
- 2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 ;
- 3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée.

4.E.4 Caducité des subventions de la Ville de Rosny-sous-Bois

La Ville de Rosny-sous-Bois bénéficiera des mêmes règles de caducité et de reversement que celles stipulées ci-avant au bénéfice de l'Etat (articles 4.E.2 et 4.E.3).

F. Comptabilité du bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études et acquisitions foncières 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

Le montant total des subventions de l'opération constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successives s'inscrit, y compris celle relative au présent périmètre conventionnel.

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 4C. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4A, 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

A. 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.

B. 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.

C. 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 présent périmètre conventionnel, 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 études.

A. Le comité de pilotage

Placée sous la présidence de l'autorité organisatrice ou du MOA, 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 études. Il recueille les avis et observations sur :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 2 de la convention et du calendrier, et les éventuelles évolutions / écarts au programme ;
- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;

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.

Le secrétariat est assuré par l'AO ou le MOA.

B. Le comité des financeurs

Ce comité réunit les financeurs, le maître d'ouvrage et IDFM.

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. Il peut être regroupé avec un comité de pilotage.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 2 de la convention et du calendrier et les éventuelles évolutions / écarts au programme ;
- 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 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'AO.

C. 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'AO ou le MOA. 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.

Le secrétariat est assuré par l'AO ou le MOA.

D. 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 fonds 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.

E. 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 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 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.

8 Diffusion des études et propriété intellectuelle

Le maître d'ouvrage est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'opération, après validation en comité.

Le maître d'ouvrage transmet les études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaire à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'autorité organisatrice.

Le maître d'ouvrage transmet les études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaire à la commune de Rosny-sous-Bois notamment pour remplir son rôle de gestionnaire du domaine public communal.

Les résultats des études 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 DWG / IFC et/ou SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID).

Le système de coordonnées géographiques à utiliser est le CC 49. Les coordonnées altimétriques des Maquettes Numériques doivent être rattachées au système IGN 69.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les études et les résultats des études sont transmis sous format informatique natif et PDF. Un exemplaire papier est transmis sur demande.

9 Confidentialité

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique comprises au sein des dossiers d'études PRO et de consultation des entreprises de l'Opération sont qualifiées de confidentielles.

Les maîtres 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 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(s) maître(s) 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

A. 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.D.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.

B. 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.

C. 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 aux cocontractants. 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 et effectivement réalisées. 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 du bénéficiaire des subventions.

D. 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 6, 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.D.3 ;
- à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4E ;
- ou en cas de résiliation de la convention comme prévu à l'article 10C.

E. 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 7 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'État, Marc GUILLAUME Préfet de la région Île-de-France	Pour la région Île-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du conseil régional d'Île-de-France
Pour la Société du Grand Paris, Jean-François MONTEILS Président du directoire	Pour la commune de Rosny-sous-Bois, Jean-Paul FAUCONNET Maire
	Pour Île-de-France Mobilités, Laurent PROBST Directeur Général
Pour la SNCF Gares & Connexions, Pierre LABARTHE Directeur des Gares d'Île-de-France	

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds (€ HT)

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 3 : Objectifs de l'Opération SNCF et Périmètre des études PRO-DCE-ACT

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des dépenses et des appels de fonds (€ HT)

€ HT courants	%	2023	2024	2025	TOTAUX
Etat	15	162 879,60	162 879,60	81 439,80	407 199,00
Région Ile-de-France	35	380 052,40	380 052,40	190 026,20	950 131,00
Société du Grand Paris	8,33	90 488,66	90 488,66	45 244,33	226 221,66
Commune de Rosny-sous-Bois	16,67	181 014	181 014	181 014	452 534
Part MOA SNCF G&C (fonds propres)	25	271 466,00	271 466,00	135 733,00	678 665,00
TOTAUX		1 085 864,00	1 085 864,00	542 932,00	2 714 660,00

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

T1 2023 : MISE A JOUR DES DONNEES ISSUS DE L'AVP :

- Confirmation du programme issu de l'AVP,
- Mise à jour du plan d'aménagement,
- Mise à jour de l'étude de risques (et au fil de l'eau des études PRO-DCE-ACT),
- Réexpertise des emprises chantier,
- Complément de données d'entrée (sondages G2 PRO, diagnostics, etc.)

T2 A T3 2023 : CONDUITE DES ETUDES TECHNIQUES DETAILLEES DE PRO

- Lancement et conduite des études techniques détaillées liées aux Ouvrages d'Art
- Lancement et conduite des études techniques détaillées liées aux Bâtiments
- Réalisation du Dossier de Permis de Construire

T4 2023 A T2 2024 : DOSSIERS DE SYNTHESE PRO-DCE

- Réalisation conjointe du DCE et du dossier de synthèse des études PRO
- Confirmation du planning directeur et élaboration du planning détaillé
- Dossier d'impact sur l'exploitation ferroviaire (besoins capacitaires et bus de substitution)
- Livraison du dossier-minute PRO-DCE fin T4 2023 / début T1 2024 : recueil d'observations internes et externes
- Remise du dossier PRO-DCE définitif au T2 2024

T2 2024 A T2 2025 : PHASE ACT

- Lancement du processus marché en T2 2024
- Attribution des marchés au T1 2025
- Démarrage du chantier au T2 2025

T2 2025 A T4 2026 : PHASE REA (HORS PRESENTE CONVENTION)

TOUT AU LONG DU PROCESSUS D'ETUDE PRO-DCE-ACT :

- Engagement des discussions et négociations liées à la maîtrise foncière de l'Opération (entre la Ville et SNCF G&C)
- Poursuite des discussions sur le parvis Ouest avec Ville et RATP
- Poursuite des discussions sur le secteur Est avec Ville et SGP
- Négociation du financement REA de l'Opération avec les partenaires (convention à finaliser mi-2024 au plus tard)

Annexe 3 : Objectifs de l'Opération SNCF et Périmètre des études PRO-DCE-ACT

L'Opération de restructuration de la Gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier doit permettre de réaliser les 5 objectifs suivants :

1. la mise en accessibilité depuis l'espace public communal vers les quais exploités du RER E,
2. la désaturation des quais du RER E, de leurs trémies d'accès et du passage souterrain,
3. les interconnexions du réseau SNCF vers les modes lourds et en particulier du RER E vers le M11 et vice-versa. Une attention particulière sera aussi portée aux flux de transports engendrés par d'autres réseaux que celui du RER dont les clients transiteront par le passage souterrain SNCF, notamment depuis l'Ouest vers L15 et depuis l'Est vers M11,
4. l'herméticité des accès aux quais RER E avec des contrôles d'accès modernisés positionnés en dehors des 6 mètres de gabarit du passage souterrain,
5. la restitution du passage souterrain à l'ensemble des flux Est/Ouest liés aux correspondances entre les différents modes de transports publics en présence (RER, métros et bus) ainsi que ceux inter-quartiers dits « Ville-Ville » sans séparation ni distinction physique.

NOTA BENE :

- L'étude de restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier ne constitue pas en une étude de pôle exhaustive au sens du PDUIF ou du CPER. Le dossier PRO-DCE SNCF G&C assurera le volet ferroviaire du Pôle.
- Ainsi le dossier PRO-DCE se limitera à l'étude des ouvrages actuellement propriété de SNCF Gares & Connexions et/ou devant être assurés sous sa maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'opération après des accords avec d'autres maîtres d'ouvrage et/ou des actes de régularisation foncière. Ce périmètre comporte en principal : quais RER, bâtiment gare, liaisons verticales d'accès aux quais RER et passage souterrain.
- Dans cet esprit, le parvis commun entre la gare RER SNCF et la station M11 RATP dit « parvis Ouest » fera l'objet de propositions d'aménagement dans les limites suivantes : assurer a minima un raccordement aux normes PMR entre les 2 gares dans une bande de 6 mètres de large afin notamment de traiter de manière qualitative les flux de correspondance RER <> M11.
- La réalisation d'études détaillées sur les items suivants n'entre pas dans le champ des études PRO-DCE conduites par SNCF G&C et couvertes par la présente convention de financement, notamment :
 - a. Le tracé et les aménagements définitifs liés aux rues Léon Blum à l'Ouest et Offenbach et Jean de Mailly à l'Est des voies ferrées,
 - b. le positionnement de quais bus provisoires et/ou définitifs tant à l'Est qu'à l'Ouest,
 - c. les équipements vélos provisoires et/ou définitifs,
 - d. l'ensemble des éléments concourant à la qualité des espaces publics (espaces verts, mobiliers de confort et d'éclairage urbains, etc.).