

DÉLIBÉRATION N°CP 2024-069 DU 28 MARS 2024

DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

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 03-901 du 11 décembre 2003 approuvant la convention relative au financement de l'opération d'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est ;

VU la délibération n° CP 14-175 du 10 avril 2014 approuvant la convention de financement pour les études et l'élaboration du Schéma Directeur des lignes N et U du réseau Transilien ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 09-15 du 12 février 2015 approuvant le projet de Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 et notamment son article 3 relatif aux subventions régionales accordées pour les opérations de transport du Contrat de Plan 2015-2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

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

VU la délibération n° CP 2017-121 du 8 mars 2017 approuvant la convention de financement Ligne Transilien P – adaptation des infrastructures – convention études, AVP, PRO ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2017-51 modifiée du 9 mars 2017 relative à la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité ;

VU la délibération n° CP 2018-455 du 21 novembre 2018 approuvant la deuxième convention de financement multisites L/A/J, E/P et D/R relative à l'engagement des études d'avant-projet (AVP, de projet (PRO) et dossiers de consultation des entreprises (DCE),

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-038 du 2 juillet 2021 modifiée,

relative aux délégations de pouvoir du conseil régional à sa Présidente ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France 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° CP 2021-288 du 24 septembre 2021 approuvant la convention de financement PRO-DCE-ACT- acquisitions foncières et premiers travaux – Tram T13 Lisière-Pereire- Achères-ville RER (phase 2) ;

VU la délibération n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, ainsi que son règlement associé ;

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° CP2023-371 du 17 novembre 2023 approuvant la convention de financement Métro Ligne 11 - travaux - besoin de financement complémentaire n°2 sur le périmètre prolongement,

VU la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

VU la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2024/0206 du 6 février 2024 approuvant le dossier d'avant-projet (AVP) pour la désaturation et la rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour l'année 2024 ;

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 2024-069 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 « Tram T13 Phase 2 – convention REA 1 et acquisitions foncières » détaillé dans les fiches projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **79 355 500 €**.

Subordonne le versement de ces subventions 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 deux autorisations de programme de projet d'un montant total de **79 355 500€** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11204 « Tangentielle Ouest –Achères (phase 2) ».

Article 2 :

Approuve l'avenant n°1 à la convention de financement – études PRO, DCE, ACT, acquisitions foncières (AF) et premiers travaux préparatoires du Tram T13 Phase 2.

Décide de participer au financement du projet « Avenant à la convention de financement -études PRO, DCE, ACT, acquisitions foncières (AF) et premiers travaux préparatoires du Tram T13 phase 2 » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **235 200 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 3 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **235 200 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11204 « Tangentielle Ouest –Achères (phase 2) ».

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « Schéma directeur des lignes Transilien N et U – Etudes préliminaires des sites de Clamart et Trappes » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **771 568,70 €**.

Subordonne le versement de la 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 deux autorisations de programme d'un montant total de **771 568,70 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités. » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11114 « Schéma de secteurs Transilien – Ligne N ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien P – Amélioration de l'offre sur la branche Paris – Château-Thierry - Etudes préliminaires » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum

prévisionnel de **1 050 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **1 050 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »,
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11115 « Schéma de secteur Transilien – Ligne P ».

Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « Métro ligne 11 – Prolongement à Rosny Bois-Perrier – Besoin de financement complémentaire n°3 » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **4 998 742,83 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 6 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **4 998 742,83 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-009 « Métro », action 482009011 « Métro » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »,
- Action 112 « Développement du réseau »,
- Opération 11205 « Métro Ligne 11 à Rosny Bois-Perrier ».

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton – Secteur Ouest – Convention travaux » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **10 000 000 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 7 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **10 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités. » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »
- Action 122 « Projets ferroviaires »

- Opération 12205 « Massy-Valenton ».

Article 7 :

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Etudes acoustiques sur le périmètre de la Communauté d'agglomération Roissy - Pays-de-France » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **55 723 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 8 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de **55 723 €** disponible sur le chapitre 907 « Environnement », code fonctionnel 77 « Environnement des infrastructures de transports », programme PR77-003 « Intégration environnementale des infrastructures de transport », action 477003011 « Intégration environnementale des infrastructures de transport » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 121 « Etudes et interventions générales »,
- Opération 12102 « Mesures d'accompagnement des infrastructures ferroviaires-bruit ».

Article 8 :

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Etudes acoustiques hors périmètre de la Métropole du Grand Paris » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **612 407,50 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 9 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de **612 407,50 €** disponible sur le chapitre 907 « Environnement », code fonctionnel 77 « Environnement des infrastructures de transports », programme PR77-003 « Intégration environnementale des infrastructures de transport », action 477003011 « Intégration environnementale des infrastructures de transport » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 121 « Etudes et interventions générales »,
- Opération 12102 « Mesures d'accompagnement des infrastructures ferroviaires-bruit ».

Article 9 :

Décide de participer au financement du projet « RER A – Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance - Etudes de projet (PRO), consultation des entreprises et premiers travaux » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **735 000 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 10 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet **735 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »,
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs ».
- Opération 11107 « Modernisation des gares RER A ».

Article 10 :

Décide de participer au financement du projet « RER C – Etudes de faisabilité de création d'une halte au Pileu » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **315 000 €**.

Subordonne le versement des subventions à la signature de la convention jointe en annexe 11 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte deux autorisations de programme pour un montant total de de **315 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11103 « Schéma directeur du RER C ».

Article 11 :

Approuve et autorise la présidente du conseil régional à signer la « convention de solde Multisites n°2 relative aux études d'avant-projet (AVP), de projet (PRO) et dossiers de consultation des entreprises (DCE) des installations fixes sur les lignes L/A/J, E/P, N et D/R », jointe en annexe 12. La convention est sans incidence budgétaire pour la Région.

Article 12 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne 18 Nord – Etude de desserte entre Versailles et Nanterre » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **2 000 000 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 13 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme pour un montant total de de **2 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

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 13 :

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter de la date prévisionnelle de démarrage indiquée dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la délibération, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe à 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.

Article 14 :

Mandate la Présidente du Conseil régional pour exiger le lancement immédiat par le maître d'ouvrage national, SNCF Réseau, d'une étude complémentaire de tracé de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) dans les Yvelines afin d'examiner des solutions d'enfouissement partiel de cette nouvelle liaison ferroviaire.

Cette étude devra être soumise à la concertation prévue par le maître d'ouvrage en 2024 afin d'éclairer le choix des tracés et intégrée au dossier des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Mandate également la Présidente du Conseil régional pour demander à l'Etat l'inscription d'une étude de grand contournement fret de la Région Ile-de-France dans le cadre du futur Plan Interrégional État-Régions (CPIER) 2024-2027 de la vallée de la Seine.

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



VALÉRIE PÉCRESSE

Acte rendu exécutoire le 29 mars 2024, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 29 mars 2024 (référence technique : 075-237500079-20240328-lmc1212298-DE-1-1) et affichage ou notification le 29 mars 2024.

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° 24001178 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France –
Réalisation d'études acoustiques sur le périmètre de 34 intercommunalités de la grande couronne
(SNCF Réseau)**

Dispositif : Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France (n° 00001302)

Délibération Cadre : CP2022-319 du 23/09/2022

Imputation budgétaire : 907-77-2041722-477003-200

Action : 477003011- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	2 449 630,00 € HT	25,00 %	612 407,50 €
	Montant total de la subvention		612 407,50 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention d'investissement pour la réalisation d'études acoustiques préalables à la réalisation d'opération de réduction du bruit ferroviaire sur le périmètre de la grande couronne.

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette subvention permettra le financement d'études acoustiques localisées sur le périmètre de 34 intercommunalités situées en grande couronne, préalables à la réalisation de travaux visant à la réduction des nuisances sonores ferroviaires.

Ce projet intervient dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention d'intention pour l'accompagnement du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en île-de-France, adoptée par délibération n° CR 2021-016 du 4 février 2021.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai "CPER Mobilités".

Le coût de l'opération s'élève à 2 449 630 € courants. Le plan de financement est le suivant :

- l'Etat à 10 %,
- la région Île-de-France à 25 %,
- SNCF Réseau à 65 % dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau.

Localisation géographique :

- SEINE ET MARNE
- YVELINES
- ESSONNE
- VAL D'OISE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Mesures Accompagnement des infrastructures ferroviaires - bruit -

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes acoustiques (décompte des PNB avec identification des bâtis y compris décompte de logements et de population)	2 376 141,10	97,00%
Maitrise d'ouvrage (MOA)	73 488,90	3,00%
Total	2 449 630,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	244 963,00	10,00%
Région IDF (sollicitée)	612 407,50	25,00%
SNCF Réseau (dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF R) (en cours d'attribution)	1 592 259,50	65,00%
Total	2 449 630,00	100,00%

**DOSSIER N° 24002887 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France –
Réalisation d'études acoustiques sur le périmètre de la Communauté d'agglomération Roissy -
Pays de France (SNCF Réseau)**

Dispositif : Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France (n° 00001302)

Délibération Cadre : CP2022-319 du 23/09/2022

Imputation budgétaire : 907-77-2041722-477003-200

Action : 477003011- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	222 892,00 € HT	25,00 %	55 723,00 €
	Montant total de la subvention		55 723,00 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention d'investissement pour la réalisation d'études acoustiques préalables à la réalisation d'opération de réduction du bruit ferroviaire sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy - Pays de France.

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette subvention permettra le financement d'études acoustiques localisées sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy - Pays de France.

Ce projet intervient dans le cadre de la mise en oeuvre de la convention d'intention pour l'accompagnement du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, adoptée par délibération n° CR 2021-016 du 4 février 2021.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai "CPER Mobilités".

Le coût de l'opération s'élève à 222 892 € courants. Le plan de financement est le suivant :

- l'Etat à 10 %,
- la région Île-de-France à 25 %,
- SNCF Réseau à 65 % dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau.

Localisation géographique :

 CA ROISSY PAYS DE FRANCE (95-VAL D'OISE)

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Mesures Accompagnement des infrastructures ferroviaires - bruit -

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes acoustiques (décompte des PNBf)	216 205,00	97,00%
Maitrise d'ouvrage	6 687,00	3,00%
Total	222 892,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	22 289,20	10,00%
Région (sollicitée)	55 723,00	25,00%
Communauté d'agglomération Roissy- Pays-de-France (en cours d'attribution)	55 723,00	25,00%
SNCF Réseau (au titre du Plan de relance de l'Etat) (en cours d'attribution)	89 156,80	40,00%
Total	222 892,00	100,00%

DOSSIER N° 24002735 - SCHEMA DIRECTEUR DES LIGNES TRANSILIEEN N ET U - ETUDES PRELIMINAIRES DES SITES DE CLAMART ET TRAPPES (SNCF G&C)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041713-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	532 275,00 € HT	70,00 %	372 592,50 €
	Montant total de la subvention		372 592,50 €

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

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux études préliminaires des sites de Clamart et Trappes inscrits au Schéma directeur des lignes Transilien N et U

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 28 mars 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Afin d'améliorer durablement le fonctionnement des lignes N et U du réseau Transilien et de répondre aux besoins des voyageurs, en prenant en compte les évolutions liées aux nouveaux projets de transports collectifs structurants, des études de Schéma Directeur ont été initiées dès 2021. Le Schéma directeur a été voté par le conseil d'Île-de-France Mobilités en avril 2023.

Les perspectives d'action arrêtées portent sur :

- l'amélioration des performances des lignes (optimisation de l'exploitation et de la gestion des situations perturbées),
- l'adaptation de l'offre de transport afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions,
- l'amélioration de la qualité de service.

Il est proposé à court terme, d'approfondir deux sujets spécifiques : Clamart et Trappes et d'initier les études préliminaires dès 2024, objet de la présente convention.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les études préliminaires du projet sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relatif CPER mobilités.

Le montant global des études sur les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage est de 1 102 241 € courants, répartis comme suit:

- L'Etat à 30 %,
- et la Région à 70 %.

Localisation géographique :

🏠 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne N

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	90 715,00	17,04%
Frais de maîtrise d'oeuvre	307 928,00	57,85%
Frais de maîtrise d'ouvrage	133 632,00	25,11%
Total	532 275,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	372 592,50	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	159 682,50	30,00%
Total	532 275,00	100,00%

DOSSIER N° 24002854 - RER C - Etudes de faisabilité de création d'une halte au Pileu (SNCF Gares&Connexions)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041713-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	300 000,00 € HT	70,00 %	210 000,00 €
	Montant total de la subvention		210 000,00 €

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

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de réaliser les études de faisabilité de création d'une d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles desservie par la ligne V.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2024 - 31 décembre 2025

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les ressources SNCF étant en tension, la maîtrise d'ouvrage a pris le parti de réserver en amont ces dernières pour commencer au plus vite les études de faisabilité de création de la halte au Pileu. Sur cette base, la date de lancement du 1er janvier 2024 a été acté collégalement et les partenaires ont donc donné leur accord de principe pour la prise en compte des dépenses à compter de cette date.

Description :

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Tram Train Massy à Evry (TTME) réalisée en 2013, le territoire a émis le vœu de créer une nouvelle station au niveau du ring du Pileu, en limite communale de Massy, Palaiseau et Igny. Cette demande est liée au développement du territoire.

De ce fait, la station de tram-train est prévue en option dans l'étude préliminaire du prolongement du T12 de Massy Palaiseau à Versailles Chantiers rendue en 2017. Une deuxième étude préliminaire de création d'une station de tram-train a été faite par AREP en 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Paris Saclay.

Enfin, en juillet 2023, Ile-de-France Mobilités a demandé à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de préparer le lancement d'études de faisabilité en vue de créer une nouvelle halte au Pileu pour la navette de la ligne V, mise en service le 4 décembre 2023.

La convention associée à cette subvention concerne ces études de création d'une halte au Pileu.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les études préliminaires sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et dans le cadre du fonds relai 2024. Le montant de la convention est de 450 000 €, dont 300 000 € pour SNCF Gares&Connexions répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 90 000 €),
- La Région à 70 % (soit 210 000 €).

Localisation géographique :

📍 MASSY

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER C

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Acquisitions de données	80 000,00	26,67%
Frais de maîtrise d'oeuvre	170 000,00	56,67%
Frais de maîtrise d'ouvrage	50 000,00	16,67%
Total	300 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	90 000,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	210 000,00	70,00%
Total	300 000,00	100,00%

DOSSIER N° 23009032 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Convention de financement REA 1 (SNCF Réseau)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	101 570 000,00 € HT	49,00 %	49 769 300,00 €
		Montant total de la subvention	49 769 300,00 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une première subvention pour la réalisation des travaux du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2).

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2024 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Le projet du T13 phase 2 traverse le Golf de Saint Germain-en-Laye et nécessite des travaux d'adaptation de l'ouvrage ferré qui le traverse. Des travaux ayant débuté en janvier 2024 dans le Golf, un démarrage anticipé est nécessaire afin de coordonner les travaux du golf et ceux du T13 phase 2 dans cette section du projet.

Description :

Il s'agit d'une opération engagée avant le 01/01/2023.

La convention associée à cette subvention porte sur le financement des travaux du projet Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2), selon la variante urbaine de tracé ayant fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête le 23 avril 2018 suite à l'enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018.

Les maîtres d'ouvrage de ce projet sont Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

La convention de financement REA 1 est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités.

Le montant global de la convention s'élève à 161 950 000 € courants, dont 101 570 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 49%
- Le Département des Yvelines: 30%

Localisation géographique :

 YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Achères (phase 2)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOE	2 031 400,00	2,00%
MOA	2 031 400,00	2,00%
Travaux	97 507 200,00	96,00%
Total	101 570 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	49 769 300,00	49,00%
Etat (en cours d'attribution)	21 329 700,00	21,00%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	30 471 000,00	30,00%
Total	101 570 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24002253 - SCHEMA DIRECTEUR DES LIGNES TRANSILIE N ET U - ETUDES PRELIMINAIRES DES SITES DE CLAMART ET TRAPPES (SNCF R)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	569 966,00 € HT	70,00 %	398 976,20 €
	Montant total de la subvention		398 976,20 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux études préliminaires des sites de Clamart et Trappes inscrits au Schéma directeur des lignes Transilien N et U

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 27 mars 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Afin d'améliorer durablement le fonctionnement des lignes N et U du réseau Transilien et de répondre aux besoins des voyageurs, en prenant en compte les évolutions liées aux nouveaux projets de transports collectifs structurants, des études de Schéma Directeur ont été initiées dès 2021. Le Schéma directeur a été voté par le conseil d'Île-de-France Mobilités en avril 2023.

Les perspectives d'action arrêtées portent sur :

- l'amélioration des performances des lignes (optimisation de l'exploitation et de la gestion des situations perturbées),
- l'adaptation de l'offre de transport afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions,
- l'amélioration de la qualité de service.

Il est proposé à court terme, d'approfondir deux sujets spécifiques : Clamart et Trappes et d'initier les études préliminaires dès 2024, objet de la présente convention.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les études préliminaires du projet sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER mobilités.

Le montant global des études sur les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage est de 1 102 241 € courants, répartis comme suit:

- L'Etat à 30 %,
- et la Région à 70 %.

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne N

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	15 698,00	2,75%
Frais de maîtrise d'oeuvre	397 431,00	69,73%
Frais de maîtrise d'ouvrage	156 838,00	27,52%
Total	569 967,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	398 976,20	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	170 989,80	30,00%
Total	569 966,00	100,00%

DOSSIER N° 24002853 - RER C - Etudes de faisabilité de création d'une halte au Pileu (SNCF Réseau)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	150 000,00 € HT	70,00 %	105 000,00 €
	Montant total de la subvention		105 000,00 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de réaliser les études de faisabilité de création d'une d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles desservie par la ligne V.

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2024 - 31 décembre 2025

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les ressources SNCF étant en tension, la maîtrise d'ouvrage a pris le parti de réserver en amont ces dernières pour commencer au plus vite les études de faisabilité de création de la halte au Pileu. Sur cette base, la date de lancement du 1er janvier 2024 a été acté collégialement et les partenaires ont donc donné leur accord de principe pour la prise en compte des dépenses à compter de cette date.

Description :

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Tram Train Massy à Evry (TTME) réalisée en 2013, le territoire a émis le vœu de créer une nouvelle station au niveau du ring du Pileu, en limite communale de Massy, Palaiseau et Igny. Cette demande est liée au développement du territoire.

De ce fait, la station de tram-train est prévue en option dans l'étude préliminaire du prolongement du T12 de Massy Palaiseau à Versailles Chantiers rendue en 2017. Une deuxième étude préliminaire de création d'une station de tram-train a été faite par AREP en 2021 sous la maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Paris Saclay.

Enfin, en juillet 2023, Ile-de-France Mobilités a demandé à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de préparer le lancement d'études de faisabilité en vue de créer une nouvelle halte au Pileu pour la navette de la ligne V, mise en service le 4 décembre 2023.

La convention associée à cette subvention concerne ces études de création d'une halte au Pileu.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les études préliminaires sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et dans le cadre du fonds relai 2024. Le montant de la convention est de 450 000 €, dont 150 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 45 000 €),
- La Région à 70 % (soit 105 000 €).

Localisation géographique :

■ MASSY

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER C

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	11 817,00	7,88%
Frais de maitrise d'oeuvre	69 414,00	46,28%
Frais de maitrise d'ouvrage	68 769,00	45,85%
Total	150 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	45 000,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	105 000,00	70,00%
Total	150 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24002862 - AMENAGEMENT DE LA LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY ET VALENTON - SECTEUR OUEST - CONVENTION TRAVAUX (SNCF RESEAU)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	117 752 056,00 € HT	8,49 %	10 000 000,00 €
	Montant total de la subvention		10 000 000,00 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour effectuer des travaux relatifs à l'opération concernant l'aménagement ferroviaire entre Massy et Valenton - secteur Ouest

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 28 mars 2032

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 01/01/2023.

Le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton consiste à modifier les infrastructures ferroviaires dans l'objectif d'améliorer la qualité de service (régularité, robustesse et capacité) des circulations qui y transitent (trafic mixte avec TGV Interrégionaux, RER C et trains de fret), en supprimant deux goulets d'étranglement : un à l'Est côté Orly, et un à l'Ouest côté Massy/Antony, qui génèrent des situations de congestion se propageant sur le reste des réseaux TGV et RERC.

Pour des raisons locales, le projet a été scindé en deux secteurs :

- Le secteur Est, qui a été mis en service en novembre 2021, et dont il reste les derniers travaux de finition ;
- Le secteur Ouest, objet de la présente convention, dont les premiers travaux ont démarré en juillet 2022. Il s'agit de financer la deuxième phase de travaux.

Conformément au courrier de la Présidente de la région Île-de-France envoyé au Préfet d'Île-de-France le 13 avril 2021, la convention associée à cette subvention permet de formaliser l'accord de la région Île-de-France à financer les travaux du secteur Ouest de Massy-Valenton via une participation financière

forfaitaire de 10 000 000 € non actualisables.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux de cette opération sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités.

Le montant global des études et travaux sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est de 117 752 056 € courants, répartis comme suit:

- L'Etat à 91,51 %,
- et la Région à 8,49 %.

La Région participe à l'opération en affectant sa part forfaitaire non actualisable à hauteur de 10 000 000 €.

Localisation géographique :

🗺️ REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Massy Valenton

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux Massy Valenton	117 752 056,00	100,00%
Total	117 752 056,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région (en cours d'attribution)	10 000 000,00	8,49%
Etat (sollicité)	107 752 056,00	91,51%
Total	117 752 056,00	100,00%

**DOSSIER N° 24002886 - Ligne Transilien P - Amélioration de l'offre sur la branche Château-Thierry
- Etudes préliminaires (SNCF Réseau)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 500 000,00 € HT	70,00 %	1 050 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 050 000,00 €

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 : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la réalisation d'études préliminaires en vue de l'amélioration de l'offre sur la branche Paris - Château-Thierry sur la ligne P du Transilien.

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette subvention permet de financer la réalisation d'études préliminaires ayant pour objet l'amélioration de la desserte sur la branche Paris - Château-Thierry de la ligne P, par un passage des trains au quart d'heure.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Ces études préliminaires sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et dans le cadre du fonds relai "CPER mobilités".

Le montant de la convention est de 1 500 000 €. Les modalités de financement sont les suivantes :

- l'Etat à 30 %,
- la Région à 70 %.

Localisation géographique :

SEINE ET MARNE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne P

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes préliminaires	1 500 000,00	100,00%
Total	1 500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	450 000,00	30,00%
Région (sollicitée)	1 050 000,00	70,00%
Total	1 500 000,00	100,00%

DOSSIER N° 23009033 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Convention de financement REA 1 (IDFM)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	60 380 000,00 € HT	49,00 %	29 586 200,00 €
	Montant total de la subvention		29 586 200,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

Adresse administrative : 39 BIS - 41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une première subvention pour la réalisation des travaux du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2).

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2024 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Le projet du T13 phase 2 traverse le Golf de Saint Germain-en-Laye et nécessite des travaux d'adaptation de l'ouvrage ferré qui le traverse. Des travaux ayant débuté en janvier 2024 dans le Golf, un démarrage anticipé est nécessaire afin de coordonner les travaux du golf et ceux du T13 phase 2 dans cette section du projet.

Description :

Il s'agit d'une opération engagée avant le 01/01/2023.

La présente convention porte sur le financement des travaux du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2), selon la variante urbaine de tracé ayant fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête le 23 avril 2018 suite à l'enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018.

Les maîtres d'ouvrage de ce projet sont Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

La convention de financement REA 1 est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités.

Le montant global de la convention s'élève à 161 950 000 € courants, dont 60 380 000 € pour IDFM répartis entre :

- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 49%
- Le Département des Yvelines: 30%

Localisation géographique :

 YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Achères (phase 2)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOE	2 810 000,00	4,65%
MOA	9 260 000,00	15,34%
Travaux	21 060 000,00	34,88%
Acquisitions foncières	21 970 000,00	36,39%
Provisions pour risques	5 280 000,00	8,74%
Total	60 380 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	29 586 200,00	49,00%
Etat (en cours d'attribution)	12 679 800,00	21,00%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	18 114 000,00	30,00%
Total	60 380 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24002745 - RER A – Désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance - Etudes de projet (PRO), consultation des entreprises et premiers travaux (RATP)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 400 000,00 € HT	52,50 %	735 000,00 €
	Montant total de la subvention		735 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS CEDEX 12

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux études Projet (PRO) relatives au projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance au titre du Schéma Directeur du RER A.

Dates prévisionnelles : 28 mars 2024 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Les études AVP de la gare de Neuilly-Plaisance ont mis en évidence un besoin de rénovation et de désaturation de la gare.

S'agissant du volet désaturation, éligible au financement CPER, la solution validée consiste à restructurer l'accès secondaire afin de fluidifier et de sécuriser le parcours des voyageurs au niveau des quais et de leurs accès. Pour ce faire, le projet prévoit notamment la démolition reconstruction de l'accès secondaire existant.

Le programme d'aménagement comprend principalement la création :

- d'un nouveau bâtiment voyageur localisé sous le viaduc équipé principalement de distributeurs de billets, d'une ligne de contrôle, des locaux d'exploitation nécessaires à son fonctionnement. La réalisation de la coque commerciale (75m²) sera réalisée sur fonds propres RATP (local non préexistant) ;
- des circulations verticales couvertes de part et d'autre du viaduc, composées chacune d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique ;
- des supports signalétiques et informations voyageurs ;
- d'un traitement architectural des liaisons verticales en bois, dans le respect de la forme actuelle en « V ».

L'avant-projet (AVP) a été validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 6 février 2024. Le coût objectif global (rénovation et désaturation) est établi à 31,3 M€ (CE 2023), dont 17 M€ constants pour le volet désaturation de l'accès secondaire.

La convention associée à cette subvention a pour objet le financement des études Projet et premiers travaux relatifs à la gare de Neuilly-Plaisance du RER A.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités.

Le montant global des études Projet et premiers travaux s'élève à 1 400 000 € et est pris en charge comme suit :

- 22,5 % par l'Etat,
- 52,5 % par la Région,
- 25 % par la RATP.

Localisation géographique :

■ NEUILLY-PLAISANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Modernisation des gares RER A

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses de travaux	450 000,00	32,14%
Dépenses de maîtrise d'oeuvre (MOE)	650 000,00	46,43%
Dépenses de maîtrise d'ouvrage (MOA)	300 000,00	21,43%
Total	1 400 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	315 000,00	22,50%
Région (sollicitée)	735 000,00	52,50%
RATP (en cours d'attribution)	350 000,00	25,00%
Total	1 400 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24002840 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Avenant PRO-DCE-ACT- Acquisitions foncières et premiers travaux (IDFM)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	480 000,00 € HT	49,00 %	235 200,00 €
	Montant total de la subvention		235 200,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

Adresse administrative : 39 BIS - 41 RUE DE CHATEAUDUN
75009 PARIS

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, DIRECTEUR GENERAL

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la réalisation des missions PRO-DCE-ACT, poursuite des acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2) dans le cadre du transfert de maîtrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs à IDFM.

Dates prévisionnelles : 1 juin 2021 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les études PRO doivent se poursuivre sans interruption avec les travaux GRT gaz anticipés ainsi que les premières acquisitions foncières. Il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées pour cette phase du projet à compter du 1er juin 2021.

Description :

Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 1/01/2023.

L'avenant associé à cette subvention a pour objectif de modifier la convention de financement pour la conduite des études PRO, la constitution des DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T13 express Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) suite au transfert à IDFM de la maîtrise d'ouvrage assurée par SNCF Voyageurs sur l'opération T13 phase 2.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

L'avenant à la convention T13 phase 2 concernant les études et acquisitions foncières est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités.

Le montant global de l'avenant s'élève à 480 000 € courants et son financement se répartit comme suit :

- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 49%
- Le Département des Yvelines: 30%

Localisation géographique :

 YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Achères (phase 2)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais MOA	262 000,00	54,58%
Provisions pour risques	218 000,00	45,42%
Total	480 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	100 800,00	21,00%
Région (sollicitée)	235 200,00	49,00%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	144 000,00	30,00%
Total	480 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24003137 - LIGNE 18 NORD - ETUDE DESSERTE DE VERSAILLES A NANTERRE**Dispositif** : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	7 875 000,00 € HT	25,40 %	2 000 000,00 €
	Montant total de la subvention		2 000 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SGP SOCIETE DES GRANDS PROJETS

Adresse administrative : 2-4-IMMEUBLE MOODS
93200 SAINT-DENIS

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur JEAN-FRANCOIS MONTEILS, Président

PRESENTATION DU PROJET**Objet du projet** : attribution d'une subvention études concernant la desserte de ligne 18 Nord entre Versailles et Nanterre**Dates prévisionnelles** : 28 mars 2024 - 28 mars 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

La ligne 18 est composée d'une section allant de l'Aéroport d'Orly jusqu'à Versailles-Chantiers et d'une section allant de Versailles-Chantiers à Nanterre La Folie (ci-après la « Ligne 18 Nord »). Cette dernière section, est inscrite dans le schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP) ainsi que dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

L'acte motivé du schéma d'ensemble précité prévoyait notamment que dans un premier temps, la ligne verte reliait la plate-forme d'Orly, à l'Est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au Nord-Ouest du plateau de Saclay. La ligne verte possède alors une longueur totale d'environ 35 km. Ultérieurement, la ligne verte sera prolongée au Nord en direction de Rueil et Nanterre, de manière à offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le Sud, l'Ouest et le Nord-Ouest parisiens. Dans sa configuration Orly – Versailles – Nanterre, la ligne verte aura une longueur totale d'environ 50 km.

Lors du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris qui s'est tenu le 16 février 2023, il a été acté la relance par la SGP des études de la Ligne 18 Nord entre Versailles et Nanterre. Le Conseil de Surveillance a rappelé que la réalisation de cette section est inscrite au schéma d'ensemble du RTPGP et a souligné son intérêt majeur pour les territoires desservis, pour la ligne 18 ainsi que pour l'ensemble des transports franciliens.

Il est proposé d'initier des missions de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la réalisation de la section Versailles-Nanterre de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (ligne 18 Nord) jusqu'au dépôt de dossier de déclaration d'utilité publique, objet de la présente convention.

Détail du calcul de la subvention :

Les études du projet sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER mobilités.

Le montant global des études est de 7 875 000 € courants, répartis comme suit :

- Le CD92 à 28,63 %,
- Le CD78 à 33,27 %,
- La SGP, maître d'ouvrage, à 12,70 %,
- La Région à 25,40 %.

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Autres études et acquisitions

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes de desserte	7 875 000,00	100,00%
Total	7 875 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	2 000 000,00	25,40%
Département des Hauts-de-Seine (en cours d'attribution)	2 254 648,15	28,63%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	2 620 351,85	33,27%
Société des Grands Projets (en cours d'attribution)	1 000 000,00	12,70%
Total	7 875 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24001190 - METRO LIGNE 11 - PROLONGEMENT A ROSNY-BOIS-PERRIER -
CONVENTION TRAVAUX (VOLET PROLONGEMENT) - BESOIN DE FINANCEMENT
COMPLEMENTAIRE N°3 (RATP)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-482009-200

Action : 482009011- Métro

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 193 195,00 € HT	49,04 %	4 998 742,83 €
	Montant total de la subvention		4 998 742,83 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS CEDEX 12

Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial

Représentant : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour le financement des travaux du prolongement de la ligne 11 du métro, hors protocole, dans le cadre de la prise en charge du besoin de financement complémentaire n°3 du périmètre prolongement.

Dates prévisionnelles : 12 juillet 2016 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La présente convention porte sur la poursuite des travaux dont le financement a commencé avec la convention travaux n°1 approuvée par délibération n° CP 16-338 du 12 juillet 2016. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées à partir de la date d'approbation de cette convention, soit le 12 juillet 2016.

Description :

Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 01/01/2023.

Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier se caractérise par :

- le prolongement de 6 km environ avec 6 nouvelles stations,
- un nouveau site de maintenance et de remisage à Rosny-sous-Bois,
- un nouveau matériel roulant (passage de 4 à 5 voitures).

Cette opération s'appuie sur une co-maîtrise d'ouvrage RATP et Île-de-France Mobilités.

Le coût d'objectif s'élève à 1 298 M€ (aux CE 01/2014), dont 1 084 M€ (aux CE 01/2014) uniquement pour le volet prolongement. Ce coût d'objectif est en augmentation de 121 M€ constants sur le périmètre prolongement. Après analyse et expertise externe, les financeurs ont déjà accordé deux financements

complémentaires pour un montant total de 68 442 000 € constants, soit 85 741 082 € courants, déduction faite notamment des dépenses pouvant relever de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage.

Sur la base de l'expression d'un nouveau besoin de financement complémentaire présenté et détaillé par la RATP puis analysé par IDFM, les partenaires ont donné leur accord pour la mobilisation d'un financement complémentaire n°3.

La mise en service de cette opération est prévue au printemps 2024.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Haropa port, etc) de publier des offres de stages 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 ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER mobilités.

Le besoin de financement complémentaire n°3 s'élève à 10 193 195 € courants.

Considérant que le Département de Seine-Saint-Denis et la SGP ne participent pas à la prise en charge du surcoût, conformément à l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement approuvé par délibération n° CR83-15 du 24 septembre 2015, par conséquent, lors du comité de pilotage du 28 novembre 2022, l'Etat a informé les partenaires qu'il prendrait exceptionnellement en charge la participation qui aurait pu être attendue de la SGP.

Par ailleurs, les partenaires (Etat/Région) se sont accordés pour se répartir la participation qui aurait pu être attendue du Département, selon les taux de participation initiaux.

Par conséquent, les clés de financement résultantes sont les suivantes:

- l'Etat à 50,96 %,
- la Région à 49,04 %.

Localisation géographique :

-  DEPARTEMENT DE PARIS
-  SEINE SAINT DENIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Métro Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux (besoin de financement complémentaire n°3)	10 193 195,00	100,00%
Total	10 193 195,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	5 194 452,17	50,96%
Région Île-de-France (sollicitée)	4 998 742,83	49,04%
Total	10 193 195,00	100,00%

Annexe 2 : T13 phase 2 convention de financement REA 1

2024

Tram T 13
Lisière Péreire – Achères-Ville RER
(phase 2)

**Convention de financement relative à
la réalisation de l'opération
REA 1 et acquisitions foncières**

Convention n°



Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2)

**« Convention de financement relative à la réalisation de l'opération
Tram T 13 Phase 2 – REA 1 et acquisitions foncières »**

PREAMBULE.....	7
Article 1. Objet de la convention de financement.....	9
Article 2. Périmètre et calendrier de la convention REA 1- AF3.....	10
2.1. Périmètre de la convention	10
2.2. Délais de réalisation.....	10
Article 3. Rôles et engagements des parties	10
3.1. L'Autorité organisatrice	10
3.2. La maîtrise d'ouvrage du Projet	10
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage	10
3.2.2. Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage ..	11
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage	11
3.3. Les financeurs.....	12
3.3.1. Identification	12
3.3.2. Engagements	12
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	13
4.1. Régime de TVA.....	13
4.2. Estimation du coût du Projet.....	13
4.3. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage	13
4.4. Plan de financement	14
4.5. Modalités de versement des fonds par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines	14
4.5.1. Versement d'appel de fonds	14
4.5.2. Versement du solde	16
4.5.3. Paiement	17
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	17
4.6. Caducité des subventions.....	19
4.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région	19
4.6.2. Caducité des subventions de l'État.....	19
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires.....	19
Article 5. Modalités de contrôle par les financeurs.....	19
5.1. Par les financeurs	19
5.2. Par Île-de-France Mobilités.....	20
5.3. Intervention d'experts.....	20
Article 6. Audit.....	20
Article 7. Gestion des écarts.....	20
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif du projet.....	20
7.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	21
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention.....	21
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	21
8.2. Comité des financeurs	22
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs	23
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	23
Article 9. modification des avant-projets	23
Article 10. bilan physique et financier du projet	24
Article 11. Propriete, communication et diffusion des etudes	25
Article 12. Dispositions générales.....	25
12.1. Modification de la convention.....	25
12.2. Règlement des litiges.....	25
12.3. Résiliation de la convention	25
12.4. Date d'effet et durée de la convention	26
12.5. Mesures d'ordre	26
ANNEXES	33

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 « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____,
- Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil départemental du _____,

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

En deuxième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, Établissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 39 bis / 41 rue de Châteaudun, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____
- **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 Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finances Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par « **les Maîtres d'ouvrage** » ou « **les Bénéficiaires** »

En dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° _____ du conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

Ci-après collectivement désignés comme « **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 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

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

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 nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil général des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;

Vu la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 approuvant le projet de Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 et notamment son article 3 relatif aux subventions régionales accordées pour les opérations de transport du Contrat de Plan 2015-2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;

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 du n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR n° 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération n°2017-303 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 30 mai 2017 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique complémentaires du Tram 13 express phase 2,

Vu la délibération n°2017-430 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 approuvant la convention de financement relative à la préparation des études d'avant-projet de la phase 2 du Tram 13 express,

Vu le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 23 avril 2018 remis à la Préfecture des Yvelines, suite à l'enquête publique complémentaire unique relative au Tram 13 express Phase 2 (Tangentielle Ouest) Saint-Germain-Grande Ceinture / Achères-Ville RER,

Vu la délibération n°2018-294 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2018 décidant de déclarer d'intérêt général le projet du Tram 13 express phase 2,

Vu la délibération n°2018/475 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 octobre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,

Vu la délibération n° CP 2018- 363 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 17 octobre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,

Vu la délibération n° 2018-CP-6623.1 de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du 16 novembre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,

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° CP 2021- 288 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 24 septembre 2021 approuvant la convention de financement PRO-DCE-ACT- acquisitions foncières et premiers travaux – Tram T13 Lisière- Péreire- Achères-ville RER (phase 2),

Vu la délibération n°2023-142 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 Juin 2023 approuvant l'avant-projet modificatif relatif du Tram T13 express phase 02 ;

Vu la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

Vu la délibération n°2021-CD-2-6709.1 de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du 1^{er} octobre 2021 approuvant la convention de financement PRO-DCE-ACT- acquisitions foncières et premiers travaux – Tram T13 Lisière- Péreire- Achères-ville RER (phase 2),

Vu la délibération n°20211011-287 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant la convention de financement PRO-DCE-ACT- acquisitions foncières et premiers travaux – Tram T13 Lisière- Péreire- Achères-ville RER (phase 2),

Vu la délibération n° CP 2024-069 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 28 mars 2024 approuvant la présente convention,

Vu la délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du _____ approuvant la présente convention,

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

DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service du prolongement de la ligne Tram T 13 entre Lisière Pereire et Achères-Ville RER, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son 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.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les études Projet (PRO) réalisées par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation précisée dans la convention.

PREAMBULE

Présentation du projet

Le projet Tram T13 consiste, en phase 1, à relier Saint-Germain-en-Laye RER au nord et Saint-Cyr RER au sud.

La deuxième phase du projet Tram T13 consiste à prolonger la ligne T13 phase 1 depuis Lisière-Pereire (anciennement Saint-Germain Grande Ceinture) jusqu'à Achères Ville RER, en s'insérant dans le domaine ferroviaire de la Grande Ceinture non exploitée, au nord de la station Lisière Pereire et au nord de Poissy en traversée du secteur du Chêne Feuillu, et également dans l'espace urbain des villes de Poissy et d'Achères. Le projet s'inscrit intégralement dans le département des Yvelines et dessert, du nord au sud, les communes d'Achères, Poissy et Saint-Germain-en Laye. Le prolongement du Tram T13 présente une longueur totale de 9,9 km (6,6 km sur le périmètre IDFM) et desservira quatre nouvelles stations (Poissy Gambetta, Poissy RER, Poissy ZAC et Achères Ville RER).

L'objectif est d'améliorer les déplacements dans les Yvelines en reliant le nord au sud du département, par un mode fiable et performant, permettant d'assurer l'interconnexion avec plusieurs lignes de transport. Il réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture et se prolonge via des infrastructures nouvelles de tramway.

Le projet Tram T 13 Phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER a fait l'objet d'une concertation en 2013, puis d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2014. Pour prendre en compte les conclusions de l'enquête publique, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur la faisabilité d'un tracé alternatif permettant une correspondance en gare de Poissy avec le RER E prolongé à l'Ouest, le RER A et une trentaine de lignes de bus. Ce nouveau tracé a fait l'objet d'une enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018. Le 23 avril 2018, la commission d'enquête s'est prononcée en faveur de ce tracé urbain et a émis un avis favorable au dossier de déclaration d'utilité publique complémentaire du Tram 13 express Phase 2. Le 6 décembre 2018, le projet a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté n°78-2018-12-06-013 et prorogé par l'arrêté 78-2023-06-09-00003 le 20 juin 2023.

La présente convention porte sur le financement de la première tranche de réalisation des travaux de l'opération Tram T 13 Phase 2 –dont les maîtres d'ouvrage sont Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau

Afin de ne pas mettre en péril le calendrier de l'opération, la présente convention est contractualisée préalablement à la signature d'un Protocole portant sur l'intégralité du financement de l'opération du Tram T 13 Phase 2. L'approbation de ce dernier interviendra après la signature du Contrat de Plan Etat Région Ile-de-France 2021-2027, et au plus tard le 30/11/2024.

Les deux instances délibératives (Région Île-de-France et Département des Yvelines) et les instances de gouvernance de SNCF Réseau doivent approuver le Protocole T13 phase 2 préalablement à la date ci-avant mentionnée. L'unique objectif du Protocole est de sécuriser les engagements des parties conformément aux aspects techniques, financiers et calendaires, précisé dans l'AVP modificatif T13 phase 2 approuvé au CA d'IDFM du 28 juin 2023, de couvrir les besoins d'engagement de marchés des MOA tout en lissant la charge financière des financeurs de façon pluriannuelle.

A défaut de l'approbation du Protocole T13 phase 2 avant la date du 30/11/2024, les parties se réservent le droit de résilier la présente convention, conformément aux dispositions de l'article 12.3.

Toutefois, cette clause de résiliation pour motif de non-approbation du Protocole ne peut être déclenchée que si les articles du Protocole ne sont pas conformes au périmètre technique et aux éléments financiers et calendaires inscrits dans l'AVP modificatif. Tout autre motif ne pourra être avancé comme relevant d'un droit de résiliation

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier 2013. Les maîtres d'ouvrage justifient in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

Pour Ile de France Mobilités :

- à partir des indices connus à la date de signature de la convention
- puis application de la chronique présentée aux financeurs

Pour SNCF Réseau :

- application de la chronique présentée aux financeurs,

Les engagements de la présente convention sont formulés en euros constants et courants. Les appels de fonds seront payés en euros courants.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la première tranche de réalisation du projet Tram T13 express Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2).

Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 4 de la présente convention,
- préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

« Tram T 13 phase 2 – convention de financement – REA 1 – AF3 »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE LA CONVENTION REA 1- AF3

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur le financement de la réalisation de la première tranche du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2).

Le périmètre par maître d'ouvrage est décrit en annexe 4.

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation prévisionnel des travaux du T13 phase 2 est fixé à 48 mois à compter de la date de notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

Le calendrier prévisionnel du projet est joint en annexe 3 à la présente convention.

ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, 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. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, du planning et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage du Projet

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau sont désignés maîtres d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1 de la présente convention.

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage des éléments d'infrastructure hors réseau ferré national, des systèmes en ligne et de l'extension du site de maintenance et de remisage (SMR), ainsi que la coordination des Maîtres d'ouvrage (ci-après « le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage »).

Les conditions d'organisation entre maîtres d'ouvrage des études, des interfaces et des travaux font l'objet d'une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue entre Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau.

L'Etat, la Région et le Département des Yvelines ont été tenus informés par transmission de la convention.

3.2.2. Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage

Île-de-France Mobilités est désigné Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage de l'Opération. Le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage ne se substitue en aucun cas aux différents Maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives. Notamment, chaque Maître d'ouvrage reste responsable du récolement des données d'entrée qui sont nécessaires à la réalisation de ses études.

Le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage n'a qu'un rôle de synthèse des éléments fournis par chaque Maître d'ouvrage afin de consolider une vision globale de l'avancement du Projet Tram 13 phase 2. A cette fin, il est chargé de :

- établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents Maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents Maîtres d'ouvrage ;
- rassembler les informations obtenues auprès des Maîtres d'ouvrage de l'Opération ;
- formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les Maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les Maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. Article 8 de la présente convention) ;
- coordonner le travail de rédaction des documents communs et de les transmettre le cas échéant à Île-de-France Mobilités dans son rôle d'AOM ;
- organiser les processus d'échanges avec Île-de-France Mobilités (AOM) et les financeurs permettant d'assurer un partage continu des éléments de choix du projet, conformément à l'article 8 de la présente convention ;
- être le rapporteur des Maîtres d'ouvrage devant les différents comités de suivi (Cf. Article 8 de la présente convention) et de faire la synthèse, qui fera l'objet d'une validation préalable par les Maîtres d'ouvrage avant transmission, des rapports des Maîtres d'ouvrage.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la présente convention, les éléments d'information qui le concernent au Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage afin que celui-ci puisse assurer la mission qui lui est dévolue.

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect des coûts du périmètre conventionnel, sous réserve de bénéficier dans les temps de la complétude du besoin de financement ;

- Le respect du calendrier défini à l'article 2.2. et à l'annexe 3 de la présente convention.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

Conformément à l'article 8, les maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir les financeurs des risques de non-respect du planning et/ou du dépassement des coûts dans les meilleurs délais après avoir informé la maîtrise d'ouvrage coordinatrice.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de l'opération est assuré dans le cadre du fonds relais 2024, par :

- L'Etat ;
- La région Île-de-France ;
- Le Département des Yvelines.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des premiers travaux de la phase REA du projet Tram T 13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2), par les Maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2.1, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté à l'article 4.4 de la présente convention et dans le respect du calendrier prévisionnel des appels de fonds visées à l'annexe 2.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des travaux et acquisitions foncières relatives à un investissement, les financements en tant que subvention d'investissement ne sont pas soumis à TVA.

4.2. Estimation du coût du Projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **161 950 000 € en euros courants HT, répartis comme suit :**

MOA	Coût prévisionnel en M€ constants aux CE 01/2013	Coût prévisionnel en M€ courants
SNCF Réseau*	79,013	101,57
IDFM**	47,687	60,38
Total	126,700	161,95

*Ces montants intègrent le transfert de SNCF Réseau vers IDF Mobilités du montant des travaux qui seront réalisés par le Golf de Saint-Germain-en-Laye.

** Ces montants intègrent le transfert de l'ancien périmètre SNCF Voyageurs vers Île-de-France Mobilités

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

4.3. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Tram T13 phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER – PRO-DCE-ACT-AF2-Travaux préparatoires		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Coût en M €HT courants
Île-de-France Mobilités	Frais MOE	2,82
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	8,35
	Travaux (yc travaux préparatoires et dévoiements de réseaux)	15,59
	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	28,33
	Provisions pour aléas et incertitudes	5,29
	Total IDFM	60,38
SNCF Réseau	Frais MOE	7,467
	Frais MOA ou d'assistance à maitrise d'ouvrage	3,955
	Provisions pour aléas et Imprévus	9,062
	Travaux	80,238
	Acquisitions foncières	0,848
Total SNCF RESEAU	101,57	
TOTAL tous périmètres MOA		161,95

Le contenu des postes de dépenses des Maîtres d'ouvrage figure en annexe 4.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste pour chaque maître d'ouvrage et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque bénéficiaire pour l'Opération.

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.).

4.4. Plan de financement

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

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 1/AF3				
Montant € courants conventionnels HT et %				
	Etat 21%	Région 49%	Département des Yvelines 30%	TOTAL
MOA Île-de-France Mobilités	12 679 800,00	29 586 200,00	18 114 000,00	60 380 000,00
MOA SNCF Réseau	21 329 700,00	49 769 300,00	30 471 000,00	101 570 000,00
TOTAL	34 009 500,00	79 355 500,00	48 585 000,00	161 950 000,00

4.5. Modalités de versement des fonds par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines

4.5.1. Versement d'appel de fonds

Les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et sur leur périmètre, une demande de versement reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région et du Département des Yvelines :

SNCF Réseau, procédera aux appels de fonds auprès de la Région et du département des Yvelines selon les modalités suivantes :

- Elle appellera une avance correspondant à 15% de sa participation pour le département des Yvelines et de 20 % de sa participation pour la Région sur justification par le maître d'ouvrage de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement du projet). En effet, un décalage existe entre les paiements supportés par les maîtres d'ouvrage et les appels de fonds. Pour le début du projet, ce décalage sera compensé par cette avance forfaitaire non révisable et non actualisable
- Après le démarrage des études ou des travaux financés par la présente convention et dès que l'avance prévisionnelle est consommée, les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau.

Pour tous les maîtres d'ouvrage, la demande de versement des acomptes formulée (à l'exception du premier appel de fonds pour SNCF Réseau) comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des dépenses réalisées, précisant notamment les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, leur date de comptabilisation au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné ;

A noter que, pour SNCF Réseau, la première demande d'acompte suivant le versement de l'avance devra intégrer la régularisation de cette dernière.

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

- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- La demande est complétée d'un état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.4 de la convention ;
- la demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité d'Île-de-France Mobilités.

b – Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

Pour SNCF Réseau, un premier appel de fonds à la signature correspondant à 20 % de la participation de l'Etat en euros courants de la présente convention, peut être effectué sur justification de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement de l'opération).

Après le démarrage des études ou des travaux financés par la présente convention et dès que l'avance prévisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par l'Etat au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau.

La demande de versement des acomptes formulée par **SNCF Réseau** (à l'exception du premier appel de fonds) comprendra :

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'opération et de la présente convention), daté et signé par le directeur financier ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet par postes de dépense tels que définis à l'article 4.3 de la convention, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage. Ce tableau justificatif sera exprimé en euros constants, en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif ;
- 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 4.4 de la convention ;

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

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

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'opération et de la présente convention), daté et signé par le Directeur d'opération ou un représentant dûment habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet par postes de dépense tels que définis à l'article 4.3 de la convention, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage. Ce tableau justificatif sera exprimé en euros constants, en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif ;
- un état récapitulatif des factures acquittées, daté et visé par le comptable public d'Île-de-France Mobilités ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.4 de la convention ;

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

c- Plafonnement des acomptes

Par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire par la Région est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023.

Pour le département des Yvelines, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne peut excéder 80 % du montant de la subvention.

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des bénéficiaires.

4.5.2. Versement du solde

a- Demande de versement du solde auprès de la Région et du Département des Yvelines

Après réalisation des dépenses associées aux prestations et travaux couverts par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus à l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal des organismes indiqués à l'article 3.3.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde pour SNCF Réseau se fera sur présentation de la liste des factures acquittées.

Le versement du solde pour Île-de-France Mobilités se fera sur présentation d'un état récapitulatif des factures acquittées, daté et visé par le comptable public d'Île-de-France Mobilités.

La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

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

Le bénéficiaire adresse dans un délai de 48 mois à compter de la fin de la durée de la convention mentionnée dans l'article 2.2 de la présente convention :

- Une déclaration d'exécution des dépenses objet de la présente convention 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.

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par chaque 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 au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'Article 1.

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **Île-de-France Mobilités** sur le compte ouvert du Syndicat des Transports d'Île-de-France, aux coordonnées suivantes :
Code banque : 10071
Code guichet : 75000
N° compte : 00001005079
Clé : 72
IBAN : FR76 1007 1750 0000 0010 0507 972
- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	Pôle finance Direction de la comptabilité 2 rue Simone VEIL 93400 Sant Ouen-sur-Seine	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Département des Yvelines	DMO/SDPTM 2 place André Mignot 78012 VERSAILLES	Lattarico Lorenzo 01 39 07 84 32 llattarico@yvelines.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Projets de Surface Zone 1
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 01 85 57 96 70 aude.pouyes@reseau.sncf.fr Direction Générale Finances et Achat

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
 - Le Département des Yvelines : 227 806 460 00019
- Le code service ;
 - L'Etat : EALCPCM075;
 - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

Les numéros d'engagement seront communiqués lors de la notification de la subvention avant l'émission de l'appel de fonds. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entrainera un rejet technique par Chorus Pro.

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

4.6. Caducité des subventions

4.6.1. 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.

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.

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

4.6.2. Caducité des subventions de l'État

Si, à l'expiration d'un délai de deux 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 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.

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études et travaux.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs et l'Autorité Organisatrice de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'Opération, sous réserve de l'accord du chef d'Opération 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.

ARTICLE 6. 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.

ARTICLE 7. GESTION DES ÉCARTS

7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif du projet

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global pour les bénéficiaires.

En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. 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 dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet modificatif en euros constants ne peut être respecté par les maîtres d'ouvrage, ceux-ci fournissent dans un délai maximum d'un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un nouvel AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 7.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.1 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et

informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un nouvel Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente 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 aux maîtres d'ouvrages à l'origine du surcoût.

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région, le Département et Ile de France Mobilités peuvent solliciter des maîtres d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Ile de France Mobilités à l'Etat, la Région et au Département qui s'appuiera sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un nouvel étude AVP modificatif, dans les conditions prévues à l'article 9

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par les maîtres d'ouvrage, l'Etat, la Région et le Département émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région et le Département, Ile de France Mobilités et les maîtres d'ouvrage.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes des acquisitions foncières, de la préparation et passation des marchés et des premiers travaux préparatoires,

- une appréciation sur le déroulement des Projets et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

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 compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2013,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et les maîtres d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Chaque Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des financeurs de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des

financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le Projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite du Projet. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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 des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

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.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept (7) jours avant la réunion.

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

Le comité de communication est coordonné par le coordonnateur des Maîtres d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit les Maîtres d'ouvrage, l'AO et des financeurs de l'Opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le coordonnateur des Maîtres d'ouvrage.

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 les Maîtres d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication relative aux 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, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Département ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées lors de l'Avant-Projet modificatif validé par le CA d'IDFM le 28 Juin 2023 (sur le périmètre de la présente convention) ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif (en euros constants indiqué en 4.2), peut conduire, selon l'appréciation

d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un nouvel avant-projet modificatif, présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que les Maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé dans l'avant-projet modificatif approuvé par Île-de-France Mobilités, ils transmettront à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'Etat, à la Région et au CD78, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération.

En cas de nouvel avant-projet modificatif, celui-ci sera présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il donnera 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 du Projet. Les travaux ne pourront 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 de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Chaque Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées étant désactualisé aux conditions économiques de référence de 01/2013 (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés (études, acquisitions foncières, travaux préparatoires, ...) et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage effectués au moment du solde financier de la présente convention,
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses acquittées effectivement payées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses acquittées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 11. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Chaque maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité des financeurs.

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

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis sous format informatique natif et PDF.

Chaque maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

12.2. Règlement des litiges

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

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

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

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

La convention peut également être résiliée par SNCF Réseau en cas de non-approbation du Protocole portant sur l'intégralité du financement de l'opération du Tram T 13 Phase 2 avant le 30 novembre 2024 par les deux instances délibératives de la Région et du Département des Yvelines, et si les articles du Protocole ne sont pas conformes au périmètre technique et aux éléments financiers et calendaires inscrits dans l'AVP modificatif. Dans ce cadre, aucune responsabilité, notamment financière ou calendaire, liée à l'arrêt de l'opération ne pourra être imputée à SNCF Réseau. Toutefois, les impacts financiers ou calendaires du retard d'approbation par les instances de gouvernance de SNCF Réseau sont de sa responsabilité.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux Bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation dont les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, comprenant la mise en sécurité des sites, le démantèlement des installations de chantier, les éventuelles compensations ou dédommagements rendus nécessaires par l'arrêt de l'opération, les frais de dédit des marchés. Sur cette base, chaque 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du Bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des articles 4.6 et 9, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 12.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.6 ;

La date de prise en compte des dépenses par les financeurs court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention régionale ou de la date indiquée par la délibération régionale, si elle est différente.

12.5. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région
Île-de-France,
Préfet de Paris

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour la Région Île-de-France,

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour le Département des Yvelines,

Pierre BÉDIER
Président du Conseil départemental des Yvelines

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 4 : Descriptif sommaire et non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage

Annexe 5 : Plan du projet Tram T13 phase 2

Annexe 1
Organigramme nominatif de l'opération

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Maître d'ouvrage :

M. Arnaud CROLAIS

Directeur des Infrastructures

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

M. Emmanuel GROSSIN Directeur de l'Agence Tram-Train Île-de-France

Annexe 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL GLOBAL DES APPELS DE FONDS*

Total	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
	18 790 450,00	24 828 450,00	25 229 315,00	25 229 315,00	25 229 315,00	25 229 315,00	12 118 589,00	5 295 251,00	161 950 000,00

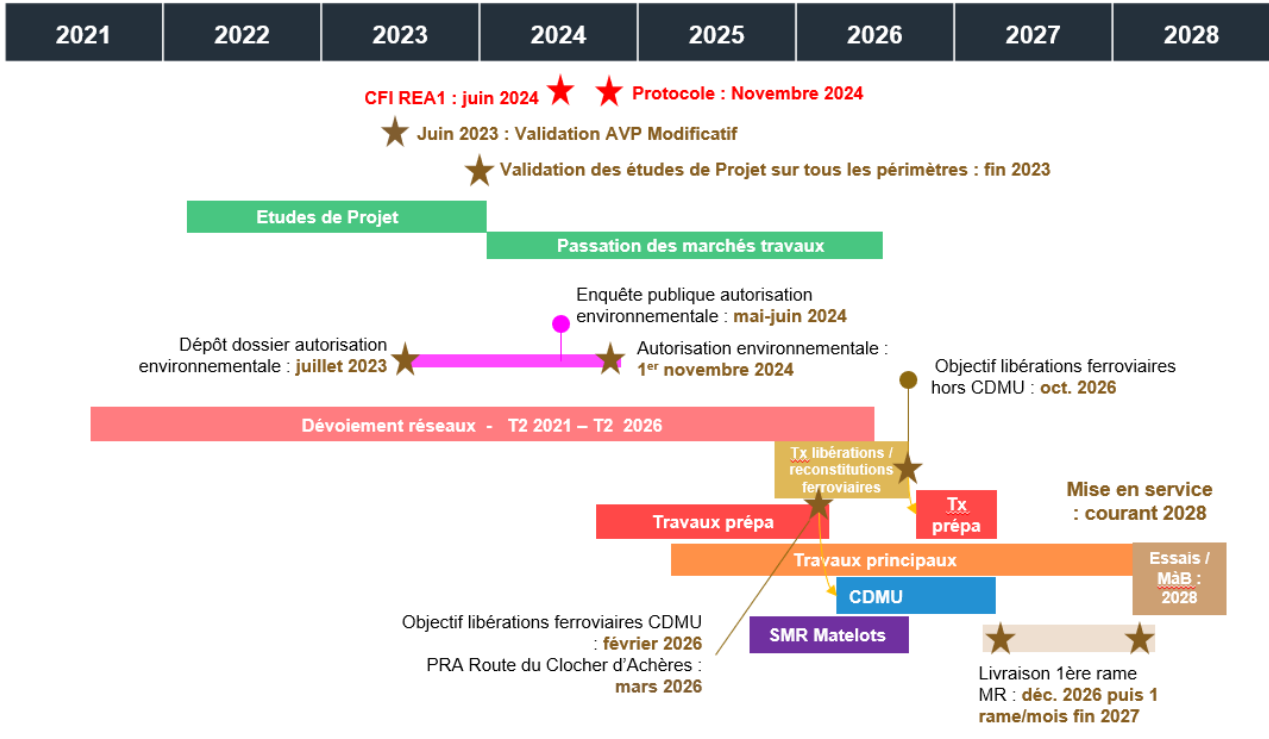
ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

IDFM	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
	-	6 038 000,00	12 076 000,00	12 076 000,00	12 076 000,00	12 076 000,00	4 226 600,00	1 811 400,00	60 380 000,00

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF RESEAU

SNCF Réseau	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
	18 790 450,00	18 790 450,00	13 153 315,00	13 153 315,00	13 153 315,00	13 153 315,00	7 891 969,00	3 483 851,00	101 570 000,00

Annexe 3 Calendrier prévisionnel de réalisation



Annexe 4

Descriptif sommaire et non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage

Périmètre Île-de-France Mobilités

✓ **MOA et AMO :**

- Recueils de données (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.)
- Etudes techniques complémentaires
- Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île-de-France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération
- Agent foncier
- Communication
- Plateforme de gestion documentaire
- Conseil juridique
- Assurance
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
- Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) général et interchantier
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Enquête parcellaire
- Etudes liées aux compensations foncières, forestières et écologiques et démarrage de leur mise en œuvre
- Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité
- Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification)
- Démarrage du plan de gestion lisière étagée.

✓ **MOE :**

- La finalisation des études PRO du Tram T13 phase 2 (Ligne, CDMU, Reconstitutions Riveraines, SMR et systèmes en ligne) et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA IDFM
- La poursuite des DCE et de l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux yc les travaux du SMR

✓ **Les acquisitions foncières (AF) et libérations d'emprise :**

Les AF peuvent induire des frais suivants :

- les frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats, référés préventifs ...)
- les frais d'acquisition ;
- les frais d'indemnisation des propriétaires en cas d'expropriation ;
- les frais de relogements ;
- les sécurisations et les frais de maintenance qui pourraient s'avérer nécessaires pour prévenir le risque d'occupations illégales ;
- les libérations d'emprises comme le défrichement et débroussaillage ;
- les opérations permettant l'accès aux emprises pour la mise en œuvre de fouilles archéologiques ;
- les opérations de dépollution de certains sols ;
- les opérations liées aux démolitions et aux purges, et le cas échéant de reconstitution des autres fonctionnalités qui pourraient être impactées (notamment les reconstitutions de clôtures, de jardins, de places de stationnement, protections acoustiques, etc.) ;
- les opérations de décaissement, de confortement (avec ouvrage d'art) préalables au démarrage des travaux sur les sites acquis.
- Démarrage des travaux de reconstitutions ferroviaires le long du RFN

- Etudes APO et travaux de libérations ferroviaires en lien avec la fermeture administrative d'une section de ligne de la Grande Ceinture entre le PRA Fernand Lefebvre et le saut-de-mouton.

✓ **Dévoiements des réseaux**

- Protections cathodiques des canalisations GRDF

✓ **Travaux préparatoires**

- Détection et dépollution pyrotechnique
- Travaux d'accompagnement et travaux divers de voirie
- Lancement des travaux préparatoires du SMR.

✓ **Travaux**

- Marché de travaux mur de soutènement, démolition du PRA RD190 et construction de l'escalier d'accès à la sous-station d'alimentation en énergie Gambetta
- Démarrage des travaux d'ouvrages d'art ;
- Démarrage des travaux de déboisement en forêt nord de Saint-Germain ;
- Démarrage des travaux des bâtiments techniques en ligne ;
- Démarrage des travaux d'infrastructures (aménagement de voirie et aménagements urbains) ;
- Démarrage des travaux liés aux courants forts ;
- Travaux connexes du Golf de Saint-Germain-en-Laye.
- La commande des fournitures nécessaires aux travaux du SMR
- Démarrage des premier travaux du SMR (V26 sur fosse, V1,V2,V3)

Périmètre SNCF Réseau

✓ MOA et AMO)

- Acquisition de données et diagnostics : levés topographiques, sondages géotechniques, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, Expertises diverses, etc.
- Communication
- Missions complémentaires nécessaires au projet : CSPS, Mission Contrôleur Technique (CT), Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (OQA), Mission STPG, etc.
- Mission de conduite d'opération et d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- Procédures administratives et environnementales (loi sur l'eau, CNPN, défrichements, etc.).
- Obligations réglementaires sur RFN : Mission de Sécurité Ferroviaire, Mission de Coordinateur Sécurité pour application du RTES, avis mainteneur du RFN, etc.

✓ MOE

- Les études PRO et d'insertion architecturales et paysagères de la section RFN du Tram T13 phase 2 hors SAEIV, infrastructure radioélectrique Tetra et courants faibles (tels que GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc.).
- L'établissement des DCE

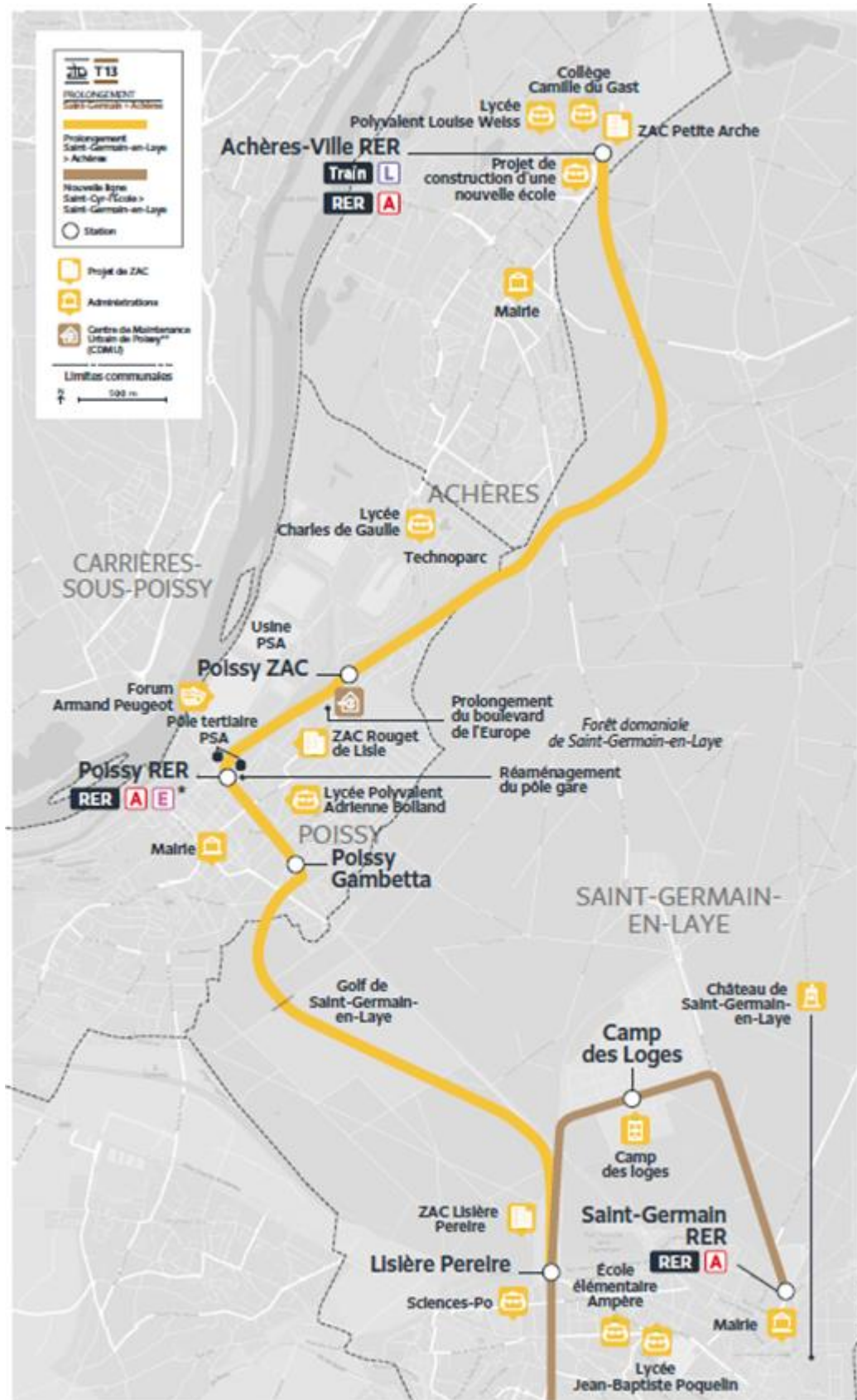
✓ Les acquisitions foncières

- L'ensemble des opérations, frais nécessaires aux acquisitions foncières, AMO foncier, Enquête parcellaire, etc.

✓ Les 1^{er} travaux préparatoires

- 1^{er} Travaux Préparatoires (dépose des voies, défrichements, travaux concessionnaires RFN)

Annexe 5
Plan du projet Tram T13 phase 2



Annexe 3 : T13 phase 2 Avenant à la convention PRO ACT AF2

2024

Tram T 13
Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2)

Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études PRO, DCE, aux missions ACT, à la poursuite des acquisitions foncières et des premiers travaux préparatoires

Avenant n°



Yvelines
Le Département

Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2)

« Avenant n°1 à la convention de financement – études PRO, DCE, ACT, acquisitions foncières (AF) et premiers travaux préparatoires du Tram T 13 Phase 2 »

Table des matières

PREAMBULE	7
Article 1. OBJET DE L'AVENANT	8
Article 2. Modification de l'article 3.2.1. « identification des maitres d'ouvrage ».....	9
Article 3. Modification de l'article 4.2 : « Estimation du coût du projet ».....	9
Article 4. modification de l'article 4.3 : « couts detaillés par maitre d'ouvrage »	9
Article 5. Modification de l'article 4.4 « Plan de financement ».....	10
Article 6. : modification de l'annexe 2	12
Article 7. Modification de l'annexe 4 : « Descriptif sommaire non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage »	13
Article 8. Dispositions diverses	15
Article 9. Entrée en vigueur	15

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 « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____,
- Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil départemental du _____,

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

En deuxième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, Établissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 39 bis / 41 rue de Châteaudun, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____
- **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 Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finances Achats, dûment habilitée à cet effet, »
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme au capital de 157.789.960 € immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 9 rue Jean-Philippe Rameau - représentée pour sa branche Transilien par Monsieur Alain RIBAT, Directeur Transilien

Ci-après désignés par « **les Maîtres d'ouvrage** » ou « **les bénéficiaires** »

En dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° _____ du conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

Ci-après collectivement désignés comme « **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 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Voyageurs ;
- Vu** le décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;
- 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 nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil général des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;
- Vu** la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 approuvant le projet de Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 et notamment son article 3 relatif aux subventions régionales accordées pour les opérations de transport du Contrat de Plan 2015-2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;
- 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 du n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR n° 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;
- Vu** la délibération n°2017-303 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 30 mai 2017 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique complémentaires du Tram 13 express phase 2,
- Vu** la délibération n°2017-430 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 approuvant la convention de financement relative à la préparation des études d'avant-projet de la phase 2 du Tram 13 express,
- Vu** le rapport, avis et conclusions de la commission d'enquête du 23 avril 2018 remis à la Préfecture des Yvelines, suite à l'enquête publique complémentaire unique relative au Tram 13 express Phase 2 (Tangentielle Ouest) Saint-Germain-Grande Ceinture / Achères-Ville RER,
- Vu** la délibération n°2018-294 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2018 décidant de déclarer d'intérêt général le projet du Tram 13 express phase 2,
- Vu** la délibération n°2018/475 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 octobre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,
- Vu** la délibération n° CP 2018- 363 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 17 octobre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,
- Vu** la délibération n° 2018-CP-6623.1 de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du 16 novembre 2018 approuvant la convention de financement relative aux études AVP et premières acquisitions du Tram T13 express phase 2,
- Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

Vu la délibération n°20211011-287 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant la présente convention,

Vu la délibération n° CP 2021- 288 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 24 septembre 2021 approuvant la convention de financement T13 phase 2 PRO, ACT, AF 2 et premiers travaux,

Vu la délibération n° 2021-CD-2-6709.1 de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du 1^{er} octobre 2021 approuvant la convention de financement T13 phase 2 PRO, ACT, AF 2 et premiers travaux,

Vu la délibération n° 20230628-142 du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant l'avant-projet modificatif relatif à la deuxième phase du Tram T13 et prenant acte du transfert de la maîtrise d'ouvrage des travaux du site de maintenance et remisage et des systèmes,

Vu la signature de la convention de transfert des missions de maitrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs à Ile de France Mobilités en date du 28 novembre 2023,

Vu la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

Vu la délibération n° CP2024-069 du 28 mars 2024 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant le présent avenant ;

Vu la délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Yvelines du _____ approuvant le présent avenant ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant le présent avenant ;

DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service du prolongement de la ligne Tram T 13 entre Lisière Pereire et Achères-Ville RER, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son 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.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les études Projet (PRO) réalisées par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

PREAMBULE

Dans le contexte d'ouverture à la concurrence, la décision a été prise de transférer la maîtrise d'ouvrage du périmètre SNCF Voyageurs du tram T 13 phase 2 à la maîtrise d'ouvrage Ile de France Mobilités.

La maîtrise d'ouvrage SNCF Voyageurs termine la phase PRO du projet. La maîtrise d'ouvrage Ile de France Mobilités reprend ce périmètre à partir des phases DCE-ACT.

Un travail a été effectué au cours de l'année 2023 permettant une passation technique, contractuelle et financière du périmètre par SNCF Voyageurs à Île-de-France mobilités.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objectif de modifier la convention de financement pour la conduite des études PRO, la constitution des DCE, les missions ACT, la poursuite des acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Tram T13 express Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2) suite au transfert à IDFM de la maîtrise d'ouvrage assurée par SNCF Voyageurs sur l'opération T13 phase 2.

Le présent avenant a ainsi pour objet de :

- Modifier le périmètre des MOA suite à ce transfert
- Modifier les montants affectés aux maîtres d'ouvrage SNCF Voyageurs et IDFM

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles suivants de la convention n°21D15945 :

- L'article 3.2 : la maîtrise d'ouvrage du projet
- L'article 4.2: Estimation du coût du projet
- L'article 4.3 : Coûts détaillés par Maître d'ouvrage
- L'article 4.4 : Plan de financement
- L'annexe 2 : échéancier prévisionnel des appels de fonds
- L'annexe 4 : Descriptif sommaire et non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.2.1. « IDENTIFICATION DES MAÎTRES D'OUVRAGE »

L'article 3.2.1 intitulé « Identification des maîtres d'ouvrage » est ainsi modifié :

« La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique, mis à part pour ce qui concerne SNCF Voyageurs.

Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs ont été initialement désignés maîtres d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1 de la présente convention.

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Après avoir exécuté sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage les dossiers AVP, AVP modificatif et PRO, SNCF Voyageurs n'assure plus la maîtrise d'ouvrage sur le Tram T13 phase 2.

Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage des éléments d'infrastructure hors réseau ferré national, des biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national (RFN), sur la section urbaine du Tram T13 phase 2 et sur le site de maintenance, ainsi que la coordination des Maîtres d'ouvrage (ci-après « le Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage »).

Les conditions d'organisation entre maîtres d'ouvrage des études, des interfaces et des travaux font l'objet d'une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue entre Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau.

L'Etat, la Région et le Département des Yvelines ont été tenus informés par transmission de la convention.

Les financeurs sont informés des difficultés à se répartir la maîtrise d'ouvrage sur certains périmètres du projet. Aussi en cas d'évolution de la répartition des périmètres de maîtrise d'ouvrage, les maîtres d'ouvrage modifient la convention de maîtrise d'ouvrage par voie d'avenant. Cet avenant sera transmis aux financeurs.

Sur la base de la convention de maîtrise d'ouvrage avenantée, les maîtres d'ouvrages passent une convention de reversement, afin de mettre en adéquation les missions réellement exécutées et le besoin de financement par maître d'ouvrage, à montant identique. Cette convention de reversement sera transmise aux financeurs. Le reversement de subvention, accordée et versée par la région, est autorisé conformément à l'article L1611-4 du CGCT.

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 : « ESTIMATION DU COÛT DU PROJET »

L'article 4.2 intitulé « Estimation du coût du projet » est ainsi modifié :

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **46 703 000 € en euros courants HT, soit 43 700 000 M€ en euros constants (CE 01/2013) répartis comme suit :**

MOA	Coût prévisionnel en M€ constants	Coût prévisionnel en M€ courants
SNCF Réseau	13,5	14,875
SNCF Voyageurs	1,457	1,578
IDFM	28,743	30,25
Total	43,7	46,703

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 : « COÛTS DÉTAILLÉS PAR MAÎTRE D'OUVRAGE »

L'article 4.3 intitulé « Coûts détaillés par Maître d'ouvrage » est ainsi modifié :

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Tram T13 phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER – PRO-DCE-ACT-AF2-Travaux préparatoires		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Coût en M €HT courants
Île-de-France Mobilités	Frais MOE	4,24
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	6,342
	Acquisitions foncières et libération d'emprises	14,9
	Dévoiements réseaux	0,52
	Premiers travaux préparatoires	2.170
	Provisions pour aléas et incertitudes	2,078
	Total IDFM	30,25
SNCF Réseau	Frais MOE	4.000
	Frais MOA ou d'assistance à maitrise d'ouvrage	7.330
	Acquisitions foncières et libérations d'emprise	0.900
	Etudes complémentaires	0.630
	Travaux Préparatoires	0.900
	Provisions pour aléas et imprévus	1.115
	Total SNCF RESEAU	14,875
SNCF Voyageurs	Frais MOE	0.430
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	1.038
	Travaux préparatoires	0.110
	Provisions pour aléas et imprévus	0
	Total SNCF-Voyageurs	1,578
TOTAL tous périmètres MOA		46,703

Cette convention acte l'ajustement des périmètres de MOAs (mur A Bolland, 130.6K€ courants, de IDFM vers SNCF Réseau).

Le contenu des postes de dépenses des Maîtres d'ouvrage figure en annexe 4.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste pour chaque maître d'ouvrage et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque bénéficiaire pour l'Opération.

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.).

ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 4.4 intitulé « Plan de financement » est ainsi modifié :

Le projet est financé sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER – PRO-ACT-AF2				
Montant € courants HT et %				
	Etat 21%	Région 49%	Département des Yvelines 30%	TOTAL
MOA Île-de-France Mobilités	6 352 500	14 822 500	9 075 000	30 250 000
MOA SNCF Réseau	3 123 750	7 288 750	4 462 500	14 875 000
MOA SNCF Voyageurs	331 380	773 220	473 400	1 578 000
TOTAL	9 807 630	22 884 470	14 010 900	46 703 000

ARTICLE 6. : MODIFICATION DE L'ANNEXE 2

L'annexe 2 est ainsi modifiée :

Annexe 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL GLOBAL DES APPELS DE FONDS

€ HT courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	-	1 481 549,20	2 436 776,00	1 856 776,00	1 436 776,00	1 466 776,00	747 871,60	290 516,40	90 588,80	9 807 630,00
Région Île-de-France	-	3 463 614,80	5 719 144,00	4 329 144,00	3 349 144,00	3 409 144,00	1 741 700,40	687 871,60	184 707,20	22 884 470,00
CD78	-	2 119 356,00	3 499 680,00	2 649 680,00	2 049 680,00	2 089 680,00	1 068 388,00	416 452,00	117 984,00	14 010 900,00
Total	-	7 064 520,00	11 655 600,00	8 835 600,00	6 835 600,00	6 965 600,00	3 557 960,00	1 394 840,00	393 280,00	46 703 000,00

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

€ HT courants	2021	2022	2023 (appel du 31/08/2023)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat			470 449,35	1 270 500,00	1 270 500,00	1 270 500,00	1 270 500,00	508 200,00	291 850,65	6 352 500,00
Région île-de-France			1 097 715,15	2 964 500,00	2 964 500,00	2 964 500,00	2 964 500,00	1 185 800,00	680 984,85	14 822 500,00
CD78			672 070,50	1 815 000,00	1 815 000,00	1 815 000,00	1 815 000,00	726 000,00	416 929,50	9 075 000,00
Total			2 240 234,99	6 050 000,00	6 050 000,00	6 050 000,00	6 050 000,00	2 420 000,00	1 389 765,01	30 250 000,00

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF RESEAU

€ HT courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	0	880 000,00	1 100 000,00	520 000,00	100 000,00	130 000,00	280 000,00	90 000,00	23 750,00	3 123 750,00
Région Île-de-France	0	2 060 000,00	2 600 000,00	1 210 000,00	230 000,00	290 000,00	650 000,00	220 000,00	28 750,00	7 288 750,00
CD78	0	1 260 000,00	1 590 000,00	740 000,00	140 000,00	180 000,00	400 000,00	130 000,00	22 500,00	4 462 500,00
Total	0	4 200 000,00	5 290 000,00	2 470 000,00	470 000,00	600 000,00	1 330 000,00	440 000,00	75 000,00	14 875 000,00

ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF VOYAGEURS

€ HT Courants	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat	-	37 416,91	162 486,03	131 477,26						331 380,20
Région IDF	-	87 306,11	379 134,07	306 779,61						773 219,80
CD78	-	53 452,72	232 122,90	187 824,38						473 400,00
TOTAL	-	178 175,74	773 743,01	626 081,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 578 000,00

ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'ANNEXE 4 : « DESCRIPTIF SOMMAIRE NON EXHAUSTIF DES MISSIONS DES MAÎTRES D'OUVRAGE »

L'annexe 4 est ainsi modifiée :

Annexe 4

Descriptif sommaire et non exhaustif des missions des Maîtres d'ouvrage

Périmètre Île-de-France Mobilités

✓ **MOA et AMO :**

- Recueils de données (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.)
- Etudes techniques complémentaires
- Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île-de-France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération
- Agent foncier
- Communication
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
- Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) général et interchantier
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Enquête parcellaire
- Etudes liées aux compensations foncières, forestières et écologiques
- Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité
- Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification)

✓ **MOE :**

- Les études PRO du Tram T13 phase 2 (Ligne, CDMU, Reconstitutions Riveraines) et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA IDFM
- Les DCE et l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires

✓ **Les acquisitions foncières (AF) :**

Les AF peuvent induire des frais suivants :

- les frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats, ...);
- les frais d'acquisition ;
- les frais d'indemnisation des propriétaires en cas d'expropriation ;
- les frais de relogements ;
- les sécurisations et les frais de maintenance qui pourraient s'avérer nécessaires pour prévenir le risque d'occupations illégales ;
- les libérations d'emprises comme le défrichement et débroussaillage ;
- les opérations permettant l'accès aux emprises pour la mise en œuvre de fouilles archéologiques ;
- les opérations de dépollution de certains sols ;
- les opérations liées aux démolitions et aux purges, et le cas échéant de reconstitution des autres fonctionnalités qui pourraient être impactées (notamment les reconstitutions de clôtures, de jardins, de places de stationnement, protections acoustiques, etc.) ;
- les opérations de décaissement, de confortement (avec ouvrage d'art) préalables au démarrage des travaux sur les sites acquis.

✓ **MOA et AMO :**

- Recueils de données (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.)
- Etudes techniques complémentaires
- Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île-de-France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération
- Agent foncier
- Communication
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
- Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) général et interchantier
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Enquête parcellaire
- Etudes liées aux compensations foncières, forestières et écologiques
- Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité
- Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification)

✓ **MOE :**

- Les études PRO du Tram T13 phase 2 (Ligne, CDMU, Reconstitutions Riveraines) et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA IDFM
- Les DCE et l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires

Périmètre SNCF Réseau

✓ **MOA et AMO**

- Acquisition de données et diagnostics : levés topographiques, sondages géotechniques, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, Expertises diverses, etc.
- Communication
- Missions complémentaires nécessaires au projet : CSPS, Mission Contrôleur Technique (CT), Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (OQA), Mission STPG, etc.
- Mission de conduite d'opération et d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- Procédures administratives et environnementales (loi sur l'eau, CNPN, défrichements, etc.).
- Obligations réglementaires sur RFN : Mission de Sécurité Ferroviaire, Mission de Coordinateur Sécurité pour application du RTES, avis mainteneur du RFN, etc.

✓ **MOE**

- Les études PRO et d'insertion architecturales et paysagères de la section RFN du Tram T13 phase 2 hors SAEIV, infrastructure radioélectrique Tetra et courants faibles (tels que GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc.).
- L'établissement des DCE

✓ **Les acquisitions foncières (AF).**

- L'ensemble des opérations, frais nécessaires aux acquisitions foncières, AMO foncier, Enquête parcellaire, etc.
- Les 1^{er} travaux préparatoires.
- 1^{er} Travaux Préparatoires (dépose des voies, défrichements, travaux concessionnaires RFN)

Périmètre SNCF Voyageurs jusqu'à la phase PRO

✓ **MOA :**

- Acquisition de données (levés topographiques, sondages géotechniques, etc.) sur le périmètre SNCF Voyageurs
- Agent foncier
- Communication
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) sur le périmètre SNCF Voyageurs

- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Exploitabilité de la ligne complète (phases 1 et 2)
- Procédure ICPE
- Procédure d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements)
- Interfaces / coordination MOA
- Expertises diverses

✓ MOE :

- Etudes d'exploitation de la ligne complète (phases 1 et 2) ;
- Etudes d'exploitation du SMR de Versailles Matelots ;
- Etudes matériel roulant ;
- Etudes AVP du SMR (adaptations par rapport au SMR réalisé lors de la phase 1 du projet) ;
- Etudes AVP du PCC ;
- Etudes AVP équipements de station
- Etudes AVP du SAEIV ;
- Etudes AVP Courants faibles (GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc.)
- Etudes AVP infrastructure radioélectrique Tetra et courants faibles (tels que GTC, vidéo, informations voyageurs, télécom, etc).

ARTICLE 8. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et applicables de plein droit.

ARTICLE 9. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le présent avenant est établi en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région
Île-de-France,
Préfet de Paris

Le présent avenant est établi en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour la Région Île-de-France,

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

Le présent avenant est établi en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour le Département des Yvelines,

Pierre BÉDIER
Président du Conseil départemental des Yvelines

Le présent avenant est établi en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

Le présent avenant est établi en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Voyageurs,

Alain RIBAT
Directeur Transilien

Le présent avenant est établi en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

**Annexe 4 : Lignes N&U Convention de financement des études
de schéma directeur**

2024

SCHEMA DIRECTEUR DES LIGNES N et U

Convention de financement relative aux
études préliminaires d'amélioration des
sites de Trappes et Clamart

Convention n°24FER002



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. Périmètre de la convention.....	6
2.2. Délais de réalisation.....	9
Article 3. Rôles et engagements des parties	9
3.1. L'Autorité organisatrice.....	9
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération.....	9
3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage	9
3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage.....	9
3.3. Les financeurs.....	10
3.3.1. Identification	10
3.3.2. Engagements	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	10
4.1. Régime de TVA.....	10
4.2. Estimation du coût de l'opération	10
4.3. Coût de réalisation détaillé.....	10
4.4. Plan de financement.....	11
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	11
4.5.1. Modalités de versement d'acomptes	11
4.5.2. Versement du solde.....	12
4.5.3. Paiement.....	13
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation	13
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	14
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	14
Article 5. Modalités de contrôle	14
5.1. Par les financeurs.....	14
5.2. Par Île-de-France Mobilités	15
5.3. Intervention d'experts.....	15
Article 6. Gestion des écarts.....	15
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif.....	15
6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	15
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention.....	16
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	16
7.2. Comité des financeurs.....	17
7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs	17
7.4. Suivi de la communication institutionnelle.....	17
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études	18
Article 9. Confidentialité.....	18
Article 10. Dispositions générales	19
10.1. Modification de la convention.....	19
10.2. Règlement des litiges.....	19
10.3. Résiliation de la convention	19
10.4. Date d'effet et durée de la convention	20
10.5. Mesures d'ordre	20
Annexes.....	26

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 « la Région »), représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° de la commission permanente du conseil régional en date du ,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Séverine LEPERE, en qualité de directrice générale SNCF Réseau Ile-de-France, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Pierre LABARTHE.

Ci-après désignés par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** »,

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n° en date du ,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice** », « **l'AO** ».

Les financeurs, les maîtres d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sont 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 la loi n°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 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;

Vu le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2016-220 du 1^{er} juin 2016 relative à l'approbation du schéma directeur du réseau Paris Est,

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

Vu la délibération du conseil régional 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 du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 20230420-056 du 20 avril 2023 approuvant le Schéma Directeur des lignes Transilien N et U ;

Vu la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-069 du 28 mars 2024 relative à l'approbation de la présente convention ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du relative à l'approbation de la présente convention,

DEFINITIONS

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 (i) de l'augmentation de capacité de la dite « voie d'entrée exceptionnelle » du site de Trappes, (ii) des installations de retournement en gare de Clamart en situation perturbée et (iii) des aménagements nécessaires en gare de Clamart permettant d'augmenter sa desserte à 12/ 15 trains / heure conformément aux orientations inscrites au Schéma directeur des lignes Transilien N et U et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le maître d'ouvrage.

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions économiques de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation précisée dans la convention.

PREAMBULE

Afin d'améliorer durablement le fonctionnement des lignes N et U, de répondre aux besoins des voyageurs, tout en prenant compte des évolutions liées aux nouveaux projets de transports collectifs structurants, Île-de-France Mobilités a demandé dès 2013 à SNCF Voyageurs et SNCF Réseau de réaliser un Schéma de secteur commun aux deux lignes N et U.

Le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 10 juillet 2013 a approuvé les orientations de ce schéma ainsi que le financement d'études complémentaires. En 2016, des études dans la perspective de la rédaction d'un Schéma directeur ont été initiées traitant les horizons court, moyen et long termes des deux lignes. La démarche du Schéma directeur a été reportée dans l'attente de la mise en œuvre du SDMR qui prévoyait notamment le renouvellement complet des trains Regio2N sur la ligne N. Le déploiement de ces nouveaux trains a permis un important programme de modernisation des infrastructures.

La reprise des études du Schéma directeur date de 2021. Les perspectives d'action arrêtées portent sur :

- L'amélioration des performances des lignes (optimisation de l'exploitation et de la gestion des situations perturbées),
- L'adaptation de l'offre de transport afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions,
- L'amélioration de la qualité de service.

A l'issue des études d'élaboration du Schéma directeur des lignes N et U, il est proposé à court terme, d'approfondir deux sujets spécifiques : Clamart et Trappes et d'initier les études préliminaires dès 2024.

S'agissant de Clamart, les objectifs et fonctionnalités du projet sont doubles :

- renforcer la robustesse de l'axe en permettant d'effectuer des retournements des trains de la ligne N de part et d'autre de la gare en cas de situations perturbées sur l'axe en amont ou en aval de celle-ci. Ceci implique la création de 2 x 2 communications encadrant la gare.
- dans la perspective d'interconnexion avec la future Ligne 15 du Grand Paris, renforcer la desserte de la gare par la ligne N, jusqu'à 15 trains/heure contre 4 trains/heure actuellement. Ceci implique notamment :
 - o l'élargissement et la mise en accessibilité des quais extérieurs desservant les voies V1 et V2, qui recevront les nouvelles dessertes au-delà de 8 trains/heure ;

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

- la création d'une nouvelle liaison de correspondance entre les quais latéraux et le bâtiment voyageurs commun SGP/GPE ;
- l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire impactée par l'augmentation de la desserte (notamment redécoupage de bloc et signalisation).

S'agissant de Trappes, l'objectif visé par l'amélioration de l'accès depuis la gare de la Verrière s'inscrit dans la perspective (i) de la future mise en Centre de Commandement Unique (CCU) des voies principales commandées par les postes 3, 4 et 1 de la Verrière, (ii) de la dissociation autant que possible du remisage/maintenance des lignes N et U, (iii) de l'optimisation du fonctionnement du technicentre Ligne U de Trappes (accès plus direct à l'atelier de maintenance). L'amélioration de cet accès se traduit par une augmentation de la capacité de la voie d'entrée dite exceptionnelle (VEEX) ainsi que sa banalisation.

Qu'il s'agisse de la gare Clamart ou du secteur du technicentre de Trappes – La Verrière, les programmes d'études ont fait l'objet d'une analyse commune entre SNCF Réseau, Transilien et Ile-de-France Mobilités au travers du Schéma directeur des lignes N et U.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études préliminaires des sites de Clamart et Trappes inscrits au Schéma directeur des lignes N et U.

Elle a pour objet :

1. de définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
2. de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération,
3. de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

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

« Schéma directeur des lignes N et U - Convention de financement des études préliminaires des sites de Clamart et Trappes »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance les études préliminaires de deux périmètres distincts inscrits au Schéma directeur des lignes N et U : Clamart et Trappes.

2.1.1. Exploitation du site de Clamart

Situation de référence des services (familles de trains et arrêts intermédiaires) :

L'arrivée en 2025 de la ligne 15 du Grand Paris Express représente une opportunité unique pour faire évoluer l'offre de la ligne N et proposer davantage de correspondances, sans avoir à se rendre à Paris Montparnasse. Avec l'arrivée de la ligne 15 en gare de Clamart, puis de la ligne de tramway T10 à plus long terme, une partie des voyageurs existants, de même qu'une nouvelle clientèle, pourraient avoir un intérêt à s'y arrêter afin d'effectuer un changement pour rejoindre efficacement des zones plus difficilement accessibles aujourd'hui.

Au SA (Service Annuel) 2023, la desserte de la ligne N est la suivante : **4 trains par heure**, dans chaque sens, assurés depuis le SA2021 par les rames des branches Mantes (2 trains/heure) et Plaisir

(2 trains/heure) dans le sens de la pointe en heure de pointe et par les rames des branches Mantes (1 train/heure), Plaisir (1 train/heure) et Rambouillet (2 trains/heure) dans le sens de la contre-pointe et en heures creuses.

A court terme, pour le SA 2026, il est prévu l'arrêt de **8 trains par heure** en gare de Clamart :

- 8 trains par heure, en heure de pointe et dans le sens de la pointe, assurés par les missions Sèvres réactivées (4 trains/heure), Mantes (2 trains/heure) et Plaisir (2 trains/heure) ;

- 8 trains par heure, en heure de pointe et dans le sens de la contre-pointe, assurés par les missions Sèvres réactivées (4 trains/heure), Mantes (1 train/heure), Plaisir (1 train/heure) et Rambouillet (2 trains/heure).

Les réflexions se poursuivent toutefois entre IDFM et Transilien quant au moyen retenu pour la desserte à 8 tr/h : soit la réactivation des missions Sèvres, soit l'ajout supplémentaire d'arrêt en gare de Clamart des missions existante provenant de Rambouillet et/ou Dreux.

Remarque : La desserte à 8 trains / heure correspond à la situation ante crise sanitaire ; elle ne nécessite pas d'aménagement d'infrastructure particulière, la desserte continuant de se faire par les voies bis (quai central).

Dessertes / services visés pour les voyageurs

A l'horizon de mise en service du projet, il sera possible de desservir la gare de Clamart à une fréquence de 12 voire 15 arrêts / heure. Cette desserte complémentaire ne pourra s'effectuer de façon robuste que sur les voies aujourd'hui directes V1 et V2 (quais extérieurs), d'où leur nécessaire réaménagement.

2.1.2. Contenu des études du site de Clamart

Périmètre SNCF Réseau

L'objectif de l'étude préliminaire est d'actualiser les études d'exploitation réalisées pour le passage de 4/8 à 12/15 arrêts / heure en intégrant les retournements en gare côté Paris et côté Province. Elle traitera des sujets suivants :

- Etude du redécoupage de block (intégrant retournements + 12/15 arrêts / heure) + mise à jour des études d'exploitation si nécessaire,
- Préprogramme de signalisation global (retournement + augmentation de desserte),
- Actualisation des estimations des EP réalisées pour les retournements avec prise en compte de l'augmentation de desserte,
- Préconisations pour les phases d'études ultérieures,
- Diagnostic procédures environnementales,
- Analyse de risques projet,
- Evaluation socio-économiques.
-

Les travaux de retournement et d'augmentation de dessertes étant prévus d'être réalisés concomitamment avec la régénération des postes de signalisation et leur mise en CCU (horizon 2032), la présente convention de financement n'intègre pas les études de poste de signalisation.

Périmètre Gare et Connexions

L'objectif des études préliminaires est d'analyser les aménagements en gare nécessaires pour accueillir la desserte supplémentaire au-delà de 8 trains/heure, en intégrant l'impact des éventuels retournements en gare côté Paris et côté Province.

Les études préliminaires comprendront notamment :

- Les études de flux pour dimensionner les aménagements (élargissement des quais et nouvelle liaison de correspondance)
- Le programme fonctionnel de l'opération
- Le recueil des données d'entrée nécessaires à la réalisation des études préliminaires
- Les études techniques intégrant un planning et un chiffrage de l'opération
- La synthèse des études préliminaires
- Les préconisations pour les phases d'études ultérieures.

2.1.3. Exploitation du site de Trappes

Situation de référence des services (familles de trains et arrêts intermédiaires) :

Les voies principales sur le secteur du technicentre de Trappes sont gérées par 3 postes de signalisation : les postes 3, 4 et le poste 1 de la Verrière. Ce dernier permet notamment l'exploitation de la voie d'entrée (au technicentre) dite exceptionnelle (VEEX) depuis la gare de la Verrière. Cette voie est actuellement peu utilisée, de l'ordre de 2 à 4 entrées / sorties par jour, exclusivement pour la ligne U.

Par ailleurs, la configuration du technicentre est peu performante et nécessite de nombreuses manœuvres au sein de celui-ci entre les différents faisceaux (de remisage, de réception, ou de maintenance). Le matériel roulant des lignes N et U est remisé sans distinction sur le faisceau de remisage 800, rendant l'exploitation des deux lignes fortement imbriquées.

Dessertes / services visés pour les voyageurs

Dans la perspective (i) de la régénération des postes de signalisation avec mise en CCU, et (ii) de l'ouverture à la concurrence des lignes N et U, l'augmentation de capacité de la VEEX jusqu'à 20 entrées / sorties par jour (nécessitant des adaptations sur les voies principales) permettra de rendre plus robuste l'exploitation de la ligne, et de mieux dissocier l'exploitation dans le technicentre des lignes N et U.

2.1.4. Contenu des études du site de Trappes

Le programme d'études est composé de :

1. Etudes techniques à Dires d'Experts relative à la banalisation de la VEEX

Les études à dire d'experts de la banalisation de la VEEX sur le domaine du RFN comprennent notamment :

- analyse sommaire des aménagements en termes de signalisation en campagne (partie poste exclue) rendus nécessaires pour permettre la banalisation de la VEEX selon 2 scénarii :
 - banalisation de la VEEX jusqu'en gare de la Verrière
 - création d'une communication entre V2bis et V1bis au plus proche du raccordement de la VEEX sur voie principale
 - la faisabilité de ce dernier scénario reste à vérifier ; l'analyse pourrait conclure à sa non faisabilité ou à un scénario alternatif

Nota bene : la partie Etudes de la VEEX côté VS ne fait pas partie de la présente Convention de Financement ; elle fait l'objet du périmètre d'études Transilien financé par ailleurs. La coordination des ces études est toutefois assurée par SNCF Réseau

2. Analyse de l'interface signalisation avec la VEEX restant dans le domaine du Technicentre

3. Etude d'exploitation sur chacun des scénarii étudiés

- modélisation DENFERT
- modélisation du plan de transport
- étude des scénarii d'insertion des rames entre la Verrière et le site de garage et suggestion de solutions alternatives le cas échéant
- note de synthèse

Livrables :

- préprogramme de signalisation pour chaque scénario
- vue en plan sommaire des aménagements
- cahier des hypothèses
- notice technique (description des scénarii étudiés, synthèse des études d'exploitation, analyse comparative, analyse de l'interface VP/VS sur VEEX)
- estimations financières
- recommandations et suite à donner

Les travaux de la banalisation de la VEEEX seront réalisés concomitamment avec la régénération des postes de signalisation et leur mise en CCU (horizon 2032). Ainsi, la présente convention de financement n'intègre pas les études de poste de signalisation.

2.2. Délais de réalisation

La durée des travaux, objet de la présente convention, est estimée à 24 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération

3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

Ainsi, dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage :

- des études relatives aux retournements et à l'impact de l'augmentation de la desserte en gare de Clamart sur les infrastructures ferroviaires,
- des études socio-économiques,
- des études relatives à la banalisation de la VEEEX sur le domaine du RFN pour ce qui concerne Trappes.

SNCF Gares et Connexions est Maître d'Ouvrage :

- des études relatives aux aménagements à réaliser en gare de Clamart pour accueillir l'augmentation de la desserte (élargissement et mise en accessibilité des quais latéraux, création d'une nouvelle liaison de correspondance entre les quais latéraux et le bâtiment voyageurs commun SGP/GPE).

3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2 ;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art ;

- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du fonds relai CPER Mobilités, par :

- L'État
- La région Île-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études définies à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **1 102 241 € courants HT non révisables et non actualisables.**

4.3. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses (en euros courants) est décomposé comme suit :

Périmètre SNCF Réseau (Clamart + Trappes)

Etudes préliminaires des sites de Clamart et Trappes		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	15 697 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	397 431 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	156 838 €
	Provision pour risques	€
TOTAL		569 966 €

Périmètre SNCF Gares & Connexions (Clamart)

Etudes préliminaires du site de Clamart		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Gares & Connexions	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	90 715 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	307 928 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	133 632 €
	Provision pour risques	0 €
TOTAL		532 275 €

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

L'utilisation de provisions pour risques (PR) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.). La liste des risques identifiés est présentée par le maître d'ouvrage au premier comité de suivi de l'opération.

4.4. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et le fonds relai CPER Mobilités. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Schéma directeur N/U EP des sites de Clamart et Trappes			
Plan de financement			
Montant en € courants et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	
SNCF Gares & Connexions	159 682,5 €	372 592,5 €	532 275 €
SNCF Réseau	170 989,8 €	398 976,2 €	569 966 €
Total	330 672,3 €	771 568,7 €	1 102 241 €

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**4.5.1. Modalités de versement d'acomptes**

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à 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 partie des études, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des études effectivement engagés.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 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 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.

À cette fin, les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et sur leur périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les bénéficiaires peuvent demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention comprendra

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des dépenses réalisées, précisant notamment les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, leur date de comptabilisation au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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'Etat :

- 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) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et 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 4.4.

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023.

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

4.5.2. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité des Maîtres d'ouvrage.

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

La demande de solde adressée à la région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

SNCF Gares et Connexions sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	spot.spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	Région Île-De-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01.85.57.96.70
SNCF Gares & Connexions	449, avenue Willy Brandt 59777 EURALILLE	Pôle Stratégies Finances	Mathieu LOTTA mathieu.lotta@sncf.fr

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

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

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044 ;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - L'Etat : EALCPCM075;
 - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-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 aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte), la 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. 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.

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs et l'AO de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. 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 liés à l'opération, 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 l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. 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 de l'opération, 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. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global pour les bénéficiaires.

- En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le Maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.3, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- En cas de perspective de dépassement

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du comité technique. Les Maîtres d'ouvrage doivent 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, la prise en charge desdits 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 scénarios selon lesquels le projet, et au besoin l'opération peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du Maître d'ouvrage, sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le Maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année suivante,

- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour de l'opération :

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

7.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et les maîtres d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 12 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept (7) jours avant la réunion.

7.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

Le comité de communication est coordonné par les Maîtres d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit les Maîtres d'ouvrage, l'AO et des financeurs de l'opération ainsi que

les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par les Maîtres d'ouvrage.

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 les Maîtres d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent 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, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Études et Résultats des Études qu'ils réalisent dans le cadre de la Convention.

Les maîtres d'ouvrage transmettent aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

Les maîtres d'ouvrage transmettent à l'Autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les résultats des 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.

Les maîtres d'ouvrage remettent à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

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

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

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

ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique 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 (d'un) Maître d'ouvrage :

- soient traitées avec la même précaution que celle qu'ils portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;

- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits et interventions d'expert prévues dans la présente convention.

Enfin, les financeurs et les maîtres 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 les autres Parties concernées de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

10.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Règlement des litiges

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

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

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

10.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

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 2, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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.

10.5. Mesures d'ordre

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

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

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE
Directrice Générale Île-de-France

24FER002 : Schéma directeur N & U - Convention relative aux EP Trappes et Clamart

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d'Ile de France

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

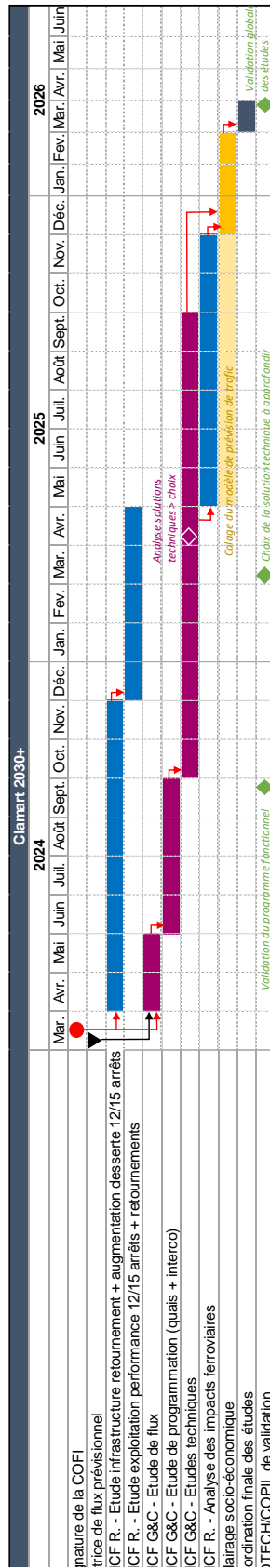


Figure 1 : Calendrier prévisionnel Clamart

ANNEXE 2
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Laurent DESVIGNES

Pilote de la Commande Stratégique

Axe Paris Rive Gauche

SNCF Réseau - DG IDF - Direction Déléguée Territoriale IDF

10 rue Camille Moke

CS 80001 - 93 418

La Plaine Saint-Denis Cedex

laurent.desvignes@reseau.sncf.fr

RELATION FINANCEURS ET SUIVI COMITES TECHNIQUES

MOA OPERATIONNELLE - MOEG

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Charlotte DU BESSET

Directrice de projet / Gares Lignes CNU

SNCF GARES & CONNEXIONS

Direction des Gares d'Ile-de-France

10 rue Camille Moke – CS 80001 –

93 418 La Plaine Saint-Denis Cedex

Tel : (+33)6 15 91 56 39

charlotte.dubesset@sncf.fr

ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
Etat (30%)	63 781	81 466 €	25 743 €	0 €	170 989,8 €
Région (70%)	148 822 €	190 088 €	60 066 €	0 €	398 976,2 €
TOTAL	212 603 €	271 554 €	85 809 €	0 €	569 966 €

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARES & CONNEXIONS EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
Etat (30%)	71 596 €	72 009 €	16 077 €	0 €	159 682,5 €
Région (70%)	167 058 €	168 021 €	37 513 €	0 €	372 592,5 €
TOTAL	238 655 €	240 030 €	53 590 €	0 €	532 275 €

**Annexe 5 : Ligne P convention de financement Amélioration
Chateau-Thierry EP**

Transilien Ligne P

Convention de financement relative à
l'amélioration de l'offre sur la branche
Paris – Château-Thierry en vue du
passage de la fréquence au quart
d'heure

Etudes Préliminaires (EP)

Convention n° 24FER003



Conseil régional



Table des matières

Préambule :.....	6
Définitions	6
Contexte général de l'opération et objectif	6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION.....	8
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER.....	8
2.1 Périmètre de la convention	8
2.2 Délai de réalisation	9
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	9
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).....	9
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet.....	10
3.2.1 Identification du maitre d'ouvrage.....	10
3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage	10
3.3 Les financeurs.....	10
3.3.1 Identification	10
3.3.2 Engagement	10
ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement	10
4.1 Régime de TVA	10
4.2 Estimation du coût du projet.....	10
4.3 Coût de réalisation détaillé	11
4.4 Plan de financement	11
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	11
4.5.1 Versement d'acomptes.....	11
Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.	12
4.5.2 Versement du solde.....	12
4.5.3 Paiement.....	13
4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation	13
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	14
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires.....	14
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle	15
5.1 Par les financeurs	15
5.2 Par Île-de-France Mobilités	15
5.3 Intervention d'experts	15
ARTICLE 6 - Gestion des écarts.....	15

6.1	Dispositions en cas de modification du coût d'objectif	15
6.2	Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention.....	15
ARTICLE 7	- Pilotage et suivi de l'opération	16
7.1	Comité Technique (COTECH)	16
7.2	Comité de pilotage de l'opération (COPIL)	16
ARTICLE 8	- Propriété, communication et diffusion des études	17
ARTICLE 9	Dispositions générales.....	17
9.1	Modification de la convention	17
9.2	Règlement des litiges.....	17
9.3	Résiliation de la convention	17
9.4	Date d'effet et durée de la convention.....	18
9.5	Mesures d'ordre	18
ARTICLE 10	PIECES ANNEXES	18

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme. Gilles GAUTRIN, en qualité de Directrice de la Modernisation et du Développement du réseau au sein de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet

Ci-après désignés par le « **Maître d'ouvrage** » ou le « **bénéficiaire** »,

Et en dernier lieu,

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

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

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

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

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°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 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;

Vu le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu le décret no 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 la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération n° CP2022-477 du 10 novembre 2022 approuvant la convention de financement Ligne Transilien P – Electrification de la ligne Paris – La Ferté Milon – Etudes d'avant-projet ;

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° CR2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

Vu la délibération n° CP2024-___ du ___ mars 2024 relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° _____ du relative à l'approbation de la présente convention,

Il est convenu ce qui suit :

Préambule :

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 le passage à une fréquence au quart d'heure de la branche Paris – Château-Thierry du Transilien Ligne P ;

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le maître d'ouvrage.

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation précisée dans la convention.

Contexte général de l'opération et objectif

Dans le cadre de l'élaboration de la vision stratégique de l'axe Paris Est, la saturation du tronçon Noisy-le-Sec – Vaires a été mise en évidence (Figure 1), limitant très fortement l'amélioration des offres pour l'ensemble des Autorités Organisatrices des Mobilités et exploitants.

En effet, le graphique de circulation est occupé par des TGV en provenance de Francfort, Metz, Nancy, Reims et Strasbourg, les trains de la ligne P de Meaux, de Château-Thierry et de La Ferté-Milon et des TER Grand Est en provenance de Châlons-en-Champagne et au-delà. L'analyse capacitaire par voie montre que la section Noisy-le-Sec – Vaires limite la capacité de l'axe Paris – Château Thierry. Sur cette section, il y a deux voies disponibles par sens, et ces voies ne présentent pas de capacité résiduelle pour ajouter des trains, notamment pour le sens pair (sens province vers Paris):

- **Voie 2 BIS** : circulée par 8 RER E/heure (omnibus). La signalisation actuelle permettrait d'ajouter 4 trains omnibus moyennant une refonte du graphique, mais elle ne permet pas d'ajouter des trains directs,
- **Voie 2 DIR** : sont tracés, 8 sillons TGV, 4 sillons Transilien ligne P Paris – Meaux, 2 sillons Transilien ligne P Paris – Château Thierry, 1 sillon Transilien ligne P Paris – La Ferté Milon et 1 sillon TER Grand Est (soit 16 trains/heure). La signalisation, les normes de tracé (AR01718) et le cadencement au quart d'heure permettent de faire circuler un maximum de 16 trains directs par heure.

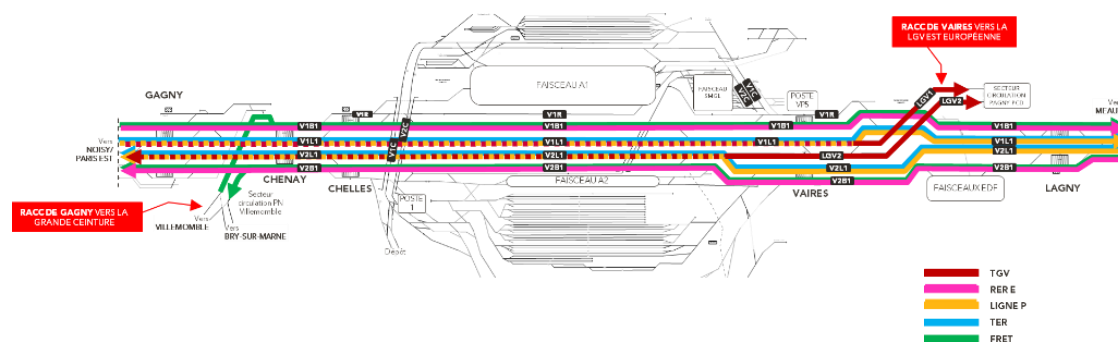


Figure 1 : illustration schématique de la mixité des circulations entre Noisy-le-Sec et Vaires

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

Alors que la fréquentation est en croissance constante, ce goulet d'étranglement empêche tout autre développement d'offre sur la ligne pour l'ensemble des transporteurs alors que les besoins clients évoluent et impliquent d'augmenter la capacité afin de :

- désaturer les trains de la P nord (voyageurs debout sur Paris – Meaux, hausse constante de la fréquentation) ; Ile-de-France Mobilités souhaiterait offrir une meilleure qualité de service à ses usagers en leur offrant des trains moins saturés pendant les heures de pointes et demande l'accélération de l'amélioration du service offert sur cette ligne en coordination avec le schéma directeur du matériel roulant (SDMR),
- d'augmenter la fréquence des TER Val-de-Marne,
- d'accompagner la croissance du fret corridor Atlantique.

Rappelons que plusieurs hypothèses ont déjà été examinées dans le cadre du schéma de principe de désaturation de la branche P Nord :

- l'électrification de la section Trilport – La Ferté Milon, sous hypothèse de matériel roulant type Francilien/NAT (1 niveau),
- le changement de composition des rames (passage à 10 caisses des Z2N) : projet non retenu,
- la création d'un terminus à La Ferté Sous-Jouarre : projet non retenu,
- le déploiement de l'ERTMS (système européen de gestion de trafic des trains) niveau 2 sur les voies DIR entre le raccord LGV de Vaires et Paris Est (projet suspendu dans l'attente du retour d'expérience du projet Marseille-Vintimille).

Dans le cadre du SDMR, IDFM souhaite renouveler le parc de matériel roulant Z2N circulant sur les missions Château-Thierry avec deux options à l'étude :

- le Z2N NG dont les caractéristiques ne sont pas définies à date,
- le RER NG qui pourrait être moins capacitaire en places assises que le Z2N NG.

Afin d'aider à la décision portant sur le choix du futur matériel roulant envisagé sur la branche Paris – Château-Thierry de la ligne P Nord, Île-de-France Mobilités a demandé l'accélération d'une nouvelle étude d'amélioration du service offert sur cette ligne, en s'appuyant sur l'étude d'opportunité qui a été réalisée par SNCF Réseau sur fonds propres en 2021/2022. En effet, cette étude avait permis de mettre en évidence la possibilité d'augmenter la capacité de la section Noisy-le-Sec - Vaires (+2 sillons en heure de pointe), en modifiant le block en arrière-gare de Paris Est mais sous des hypothèses et normes aujourd'hui obsolètes.

Objectif

Au stade des études préliminaires, la mission consiste à étudier la faisabilité de l'augmentation de la capacité du tronçon Noisy-le-Sec – Vaires en vue d'améliorer l'offre des missions Château-Thierry (augmentation des capacités d'emport par l'ajout de deux sillons supplémentaires en heure de pointe du matin et du soir et par le cadencement au quart d'heure) grâce à une modification de la signalisation (modification de block) en arrière gare de Paris - Gare de l'Est.

La mission devra être menée en cohérence avec les études du SDMR de la ligne P Nord et le projet d'électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon.

Les résultats de cette étude devront permettre d'éclairer la prise de décision d'IDFM concernant le choix du matériel roulant dans le cadre du SDMR de la ligne P Nord.

Plus précisément, les objectifs sont de :

- vérifier la faisabilité d'un cadencement des missions Château-Thierry au quart d'heure, dans les deux sens de circulation et de préciser les conditions de réussite et de robustesse associées,
- produire une estimation « à dire d'expert » portant sur la possibilité de déployer du matériel roulant à deux niveaux (gabarit FR 3.3) sur la section Trilport – La Ferté-Milon dans le cadre de l'offre post électrification, sur la base des études préliminaires du projet.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études préliminaires relatives au passage à une fréquence au quart d'heure de la branche Paris – Château-Thierry du Transilien Ligne P.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

Les parties utilisent pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la **dénomination unique** suivante :

« Ligne Transilien P - Convention de financement Amélioration de l'offre sur la branche Paris – Château-Thierry – Etudes préliminaires ».

ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention finance les études préliminaires en vue de l'amélioration de l'offre sur la branche Paris – Château-Thierry et notamment par modification de la signalisation d'espacement des trains (block) tel qu'indiqué en préambule et comprendra notamment :

- un volet infrastructure (programme S6 et S11, estimation, méthodologie travaux, opportunité de simplification du plan de voie, etc.)
- un volet exploitation, comprenant :
 - le cadrage des normes d'exploitation de la Gare de l'Est,
 - la trame horaire 2h en heure de pointe du matin/soir, par sens de circulation,
 - les études GOV¹ 24h des terminus et mouvements techniques,
 - la refonte des grilles horaires sur 24h,
 - l'étude de roulement des rames Château-Thierry,
 - le temps de parcours et la politique d'arrêts,
 - les tests de robustesse et tests stochastiques,
 - la gestion des situations perturbées (dont les reports surface en Gare de l'Est) ;
- un volet étude de trafic réalisée par IDFM et études socio-économiques,
- une phase de concertation réglementaire. Les études d'exploitation et socio-économiques feront l'objet d'une concertation, sous l'égide de la Plateforme infrastructures et services, entre

¹ GOV est un outil informatique permettant de simplifier la gestion des Graphiques d'Occupation des Voies (GOV) dans le but d'optimiser la capacité en gare et d'améliorer la ponctualité. Débutée en 2015, l'outil GOV est aujourd'hui déployé sur plus de 50 gares, dont les plus structurantes pour le territoire national.

les associations, IDFM et les Entreprises Ferroviaires, notamment sur l'horizon de la mise en service,

- la rédaction du schéma de principe,
- la rédaction des DCE pour les acquisitions de données,
- la production d'une estimation « à dire d'expert » afin d'identifier les modifications d'infrastructures et/ou les contraintes d'exploitation nécessaires pour permettre le déploiement du matériel roulant à deux niveaux (gabarit FR 3.3) dans le cadre de l'offre post électrification de la ligne Trilport – La Ferté Milon, sur la base des études préliminaires dudit projet réalisé sous hypothèse de déploiement du matériel roulant « francilien » (NAT – gabarit G1). Cette estimation à dire d'expert devra permettre de définir les conditions de poursuite des études du projet d'électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon. Ainsi, un complément devra être apporté aux études préliminaires (EP) du projet d'électrification, s'il est constaté une modification de programme importante. Dans le cas inverse, les études d'avant-projet (AVP) pourront démarrer après la restitution de cette estimation à dire d'expert.

Cette convention ne finance pas les études nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant dans le cadre du SDMR de la ligne P, ni les potentielles adaptations à réaliser en gare de Paris Est sur les quais. Si de telles modifications sont nécessaires, elles seront toutefois identifiées pour être intégrées au projet SDMR à l'issue de cette phase d'étude.

Elle ne finance pas non plus les études d'infrastructures de remisage supplémentaires potentielles si nécessaire. Toutefois les besoins seront identifiés pour être intégrés au projet SDMR à l'issue de cette phase d'étude.

La présente convention ne finance pas les études de trafic selon les différents scénarios qui seront menées par IDFM. Les études de trafic seront nécessaires pour le démarrage des études socio-économiques prévues début 2025.

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

2.2 Délai de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 18 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

IDFM demande de privilégier l'étude du scénario 1 sens pair en HPM pour un objectif de présentation des résultats au T3 2024.

ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

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

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.2.1 Identification du maitre d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet objet de la présente convention est SNCF Réseau.

Conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

L'organigramme du MOA se trouve en annexe 1.

3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études, objet de la convention, dans le respect des règles de l'art ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;

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

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 ainsi que du fonds relai 2024, par :

- l'État,
- la région Île-de-France.

3.3.2 Engagement

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

L'ensemble des montants de la Convention sont exprimés en euros courants hors taxes non actualisables et non révisables.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **1 500 000 € courants HT**. Ces montants tiennent compte du taux d'indexation de l'ING de 2,5 % par an en 2025.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Ligne P – Amélioration de l’offre sur la branche Paris – Château-Thierry – Etudes préliminaires		
Montant € courants HT		
Maître d’ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Etudes d’exploitation et d’infrastructure	1 300 000 €
	Production des Dossiers de consultation des entreprises (DCE) pour les acquisitions de données	80 000 €
	Estimation à dire d’expert pour le changement d’hypothèse de matériel roulant suite à l’électrification Trilport - LFM	60 000 €
	Provision pour risques (hypothèse de grille EOLE évolutive)	60 000 €
TOTAL		1 500 000 €

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

4.4 Plan de financement

Le plan de financement de la présente convention est établi en euros courants HT comme suit :

Ligne Transilien P - Convention de financement pour l’amélioration de l’offre sur la branche Paris – Château-Thierry – Etudes préliminaires			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Maitre d’ouvrage	Etat	Région	Total
		30 %	70 %
SNCF Réseau	450 000 €	1 050 000 €	1 500 000 €
Total	450 000 €	1 050 000 €	1 500 000 €

4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l’Etat et la Région

4.5.1 Versement d’acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à 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 partie des études, l’avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant effectivement engagé.

Pour la région Île-de-France, en l’absence de justification des avances, et à l’échéance des délais de caducité prévus à l’article 4.6 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.

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

À 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 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

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

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région:

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des dépenses réalisées, précisant notamment les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, leur date de comptabilisation au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;

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'Etat :

- 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) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et 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 4.4.

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023 dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 reprises dans le fonds relai CPER Mobilités sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

4.5.2 Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 de la présente convention, signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées, signée par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3 Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par les Maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01.85.57.96.70

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - L'Etat : EALCPCM075 ;
 - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-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 aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la 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. 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.

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

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

4.7 Comptabilité des Bénéficiaires

Chaque 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 et l'AO de toute autre participation financière attribuée en cours d'exécution de la présente convention et relative à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5 - Modalités de contrôle

5.1 Par les financeurs

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

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

5.2 Par Île-de-France Mobilités

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

5.3 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 de l'Opération, sous réserve de l'accord du chef d'Opération 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 toute pièce justificative. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6 - Gestion des écarts

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- En cas de perspective de dépassement

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors du comité technique. Les Maîtres d'ouvrage doivent 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, la prise en charge desdits 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 scénarios selon lesquels le projet, et au besoin l'opération peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du ou des Maître(s) d'ouvrage concerné(s), sur

l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage.

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

ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération

7.1 Comité Technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

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

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

L'ensemble des documents présentés par les Maîtres d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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 études,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Les Maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Les Maîtres d'ouvrage présentent alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 - Propriété, communication et diffusion des études

Chaque Maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le Maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité technique.

Le Maître d'ouvrage transmet à l'autorité organisatrice le résultat des Etudes 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.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Chaque Maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 9 Dispositions générales

9.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant, qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2 Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux 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 semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

9.3 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

9.4 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 aux articles 4, 5, 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 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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.

9.5 Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 10 PIECES ANNEXES

Les annexes font partie intégrante de la convention.

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____.

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____.

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Président du conseil régional d'Île-de-France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____.

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____.

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN
Directeur de la Modernisation et Développement

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Planning prévisionnel

Annexe 3 : Fonctionnalités du projet

ANNEXE 1

Organigramme nominatif et planning prévisionnel

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

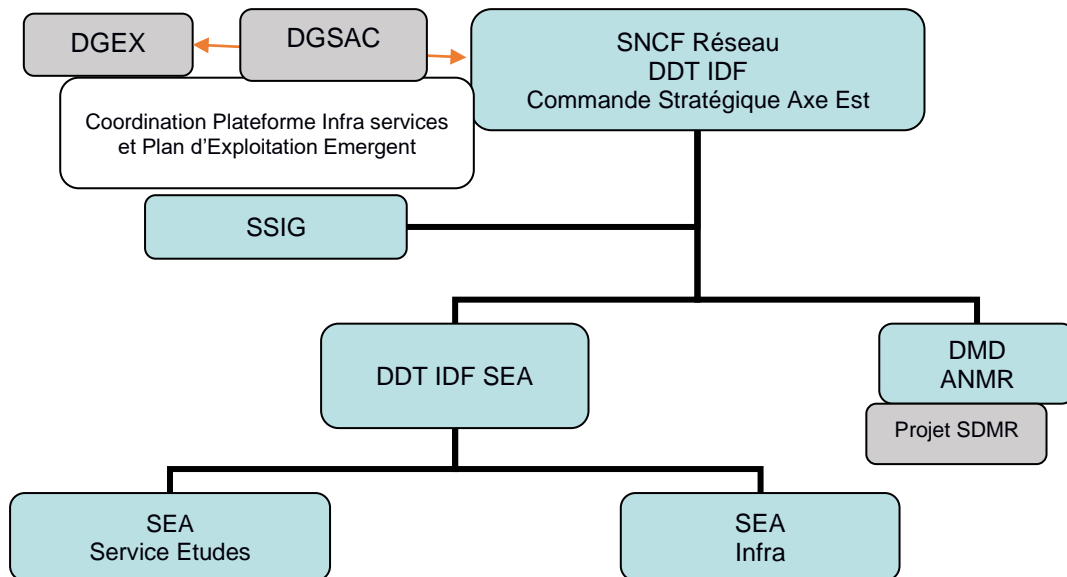
MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage : Magali BONNIER (Pilote de la Commande Stratégique Paris Est)

Projet suivi par Benjamin BEDHOUCHE (Responsable de projet)



La coordination technique et fonctionnelle entre les études SDMR ligne P, le projet d'électrification et le présent projet sera assurée par la commande stratégique Paris Est en lien avec les MOA concernés, en associant étroitement les partenaires financeurs et IDFM.

Le présent projet concernant l'ensemble des exploitants de l'axe, le projet sera présenté et suivi dans le cadre de la plateforme infrastructures et services Est sous la présidence de M. Georges TEMPEZ et dans le cadre des instances de gouvernance de l'axe associant les entreprises ferroviaires (COSTRAT EF). A ce titre, la DGSAC, la DGEX de SNCF Réseau seront également associées au suivi de l'étude.

ANNEXE 2

Planning prévisionnel

	2024				2025				
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Démarrage : au mieux T2 2024 Livraison de l'ensemble des études : T3 2025									
Prestations études EP	◆ CFI	[Barre orange]							



Priorité à donner à l'étude d'exploitation de l'HPM sens pair (objectif souhaité par IDFM au T3 2024)

ANNEXE 3

Fonctionnalités du projet

Quatre scénarios seront à étudier selon des hypothèses conjoncturelles distinctes à l'horizon de la mise en service du projet :

- I. **Scénario 1** : cadencement des trains, après électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon sur l'ensemble de la période de pointe

Dans le cadre de l'étude préliminaire de l'électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon, une grille de desserte en heure de pointe de matinée a été établie, permettant de désaturer la ligne P Nord, sans augmentation de capacité de la section Noisy-le-Sec – Vaires et ce, grâce au transfert du sillon semi-direct La Ferté-Milon sur la mission Château-Thierry. Ce transfert est possible grâce au prolongement de deux missions Meaux jusqu'à La Ferté-Milon après électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon, selon le schéma de desserte représenté ci-dessous.

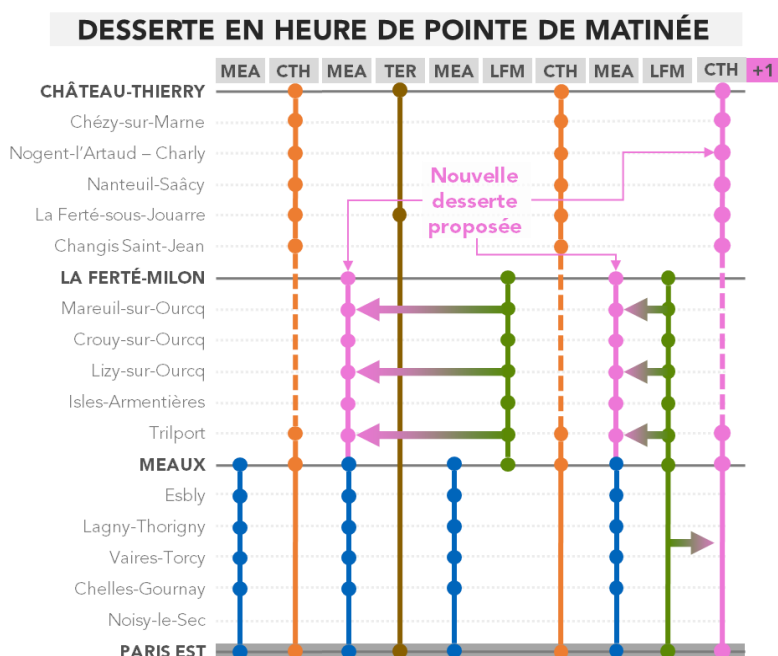


Figure 1 : desserte proposée (HP du matin) par le projet d'électrification Trilport – La Ferté-Milon

24FER003 -CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE A L'AMELIORATION DE L'OFFRE SUR LA BRANCHE PARIS – CHATEAU-THIERRY EN VUE DU PASSAGE DE LA FREQUENCE AU QUART D'HEURE - ETUDES PRELIMINAIRES (EP)

Le scénario 1 vise à rechercher la faisabilité de cadencer les missions Château-Thierry au quart d'heure, en profitant des possibilités offertes par la nouvelle offre mise en place dans le cadre de l'électrification Trilport – La Ferté-ferté Milon, selon le schéma proposé ci-dessous.

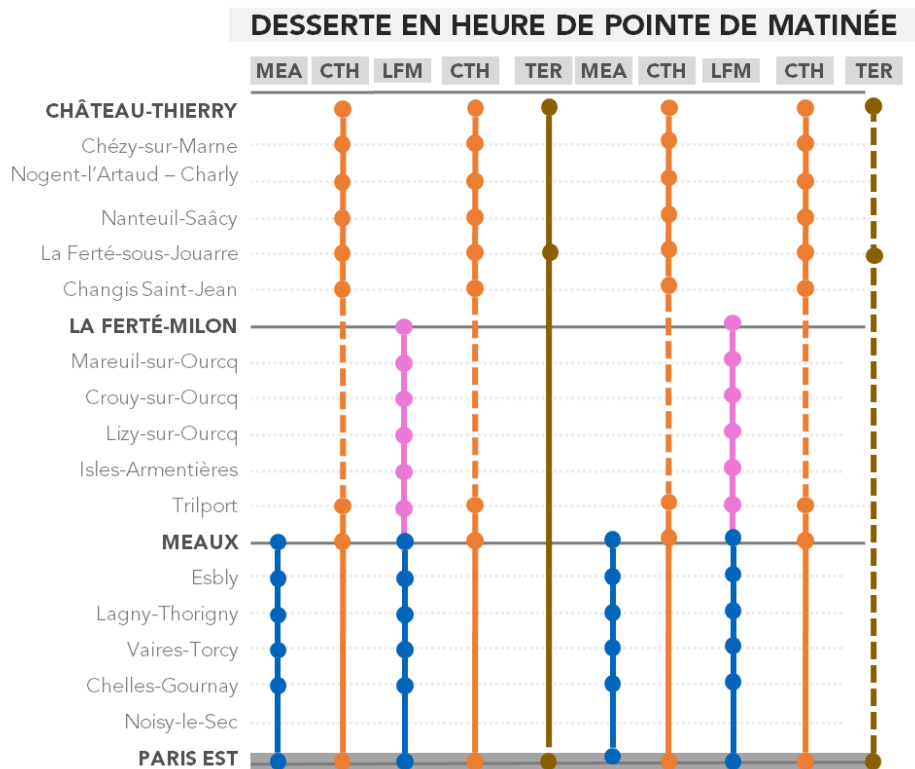


Figure 2 : cadencement Château-Thierry projeté après électrification Trilport – La Ferté-Milon

Dans ce scénario, il sera examiné la faisabilité d'offrir un sillon de respiration ou une mission supplémentaire à TER sur une heure seulement par période de pointe.

II. **Scénario 2 :** cadencement des missions Château-Thierry avant l'électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon sur l'ensemble de la période de pointe.

Dans ce scénario, il est demandé de rechercher la faisabilité de cadencer les missions Château-Thierry au quart d'heure, sans profiter des possibilités offertes par la nouvelle offre mise en place dans le cadre de l'électrification de la section Trilport – La Ferté-Milon.

Ce scénario se base sur le principe de desserte en heure de pointe de matinée de la figure 3 ci-dessous.

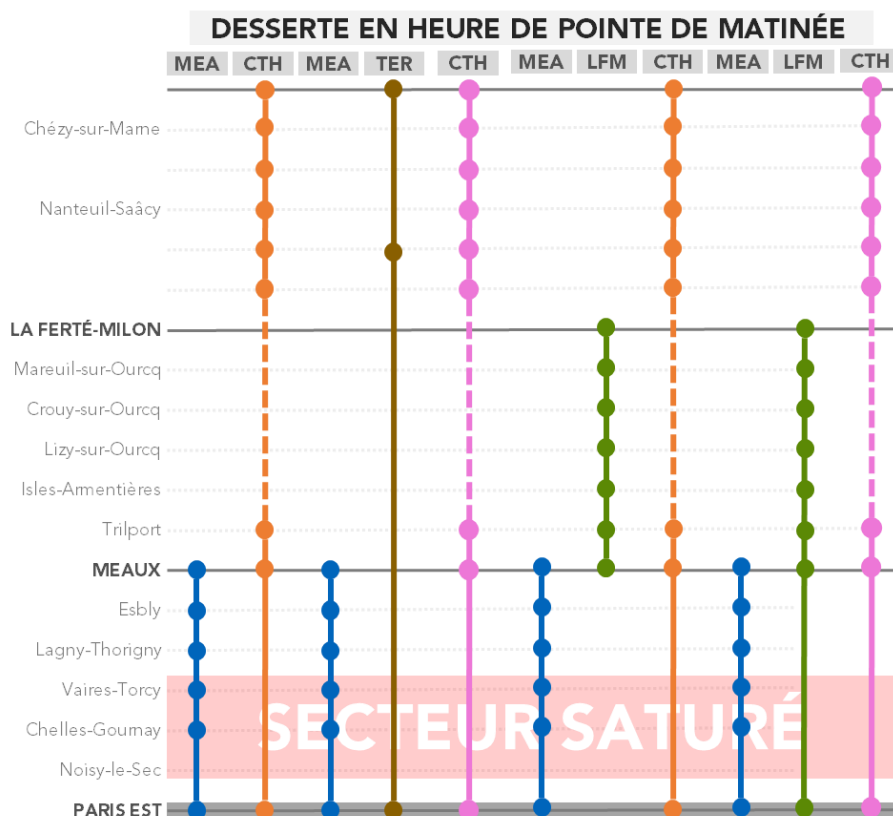


Figure 3 : cadencement Château-Thierry avant électrification Trilport – La Ferté-Milon

III. **Scénario 3 (ou scénario « dégradé »)** : cadencement dégradé des missions CHT après l'électrification Trilport – La Ferté-Milon

Ce scénario a pour objectif de rechercher le cadencement des missions Château-Thierry seulement sur 1h de la période de pointe (HPM/HPS) ou d'ajouter des capacités sur les missions Château-Thierry, sans principe de cadencement.

IV. **Scénario 4 (ou scénario « robustesse »)** : évaluation de l'effet sur la robustesse de la modification de la signalisation sans ajout de sillon supplémentaire sur la section Noisy-Vaires.

**Annexe 6 : Prolongement ligne M11 convention de financement
REA BC3**



Prolongement de la ligne 11

De Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier

Convention de financement relative à la
réalisation de l'opération « prolongement »

Besoin de financement complémentaire n°3

Convention n° 24D_____

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	8
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	12
ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT	12
2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION.....	12
2.2. CONTENU DES DOSSIERS	12
ARTICLE 3 - ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	13
3.1 LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET	13
3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe.....	13
3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints ..	13
3.2 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES MOBILITES	13
3.3 LES FINANCEURS.....	14
3.3.1 Identification.....	14
3.3.2 Engagements	14
3.4 CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION	14
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	14
4.1 ESTIMATION DU COUT DE LA PRESENTE CONVENTION.....	14
4.2 MODALITES D'ACTUALISATION.....	14
4.3 PLAN DE FINANCEMENT	14
4.4 MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS	15
4.4.1 Versement d'acomptes	15
4.4.2 Versement du solde	16
4.4.3 Paiement à la RATP et à IDFM	16
4.4.4 Domiciliation.....	16
4.4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	17
ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE	17
5.1 PAR LES FINANCEURS	18
5.2 PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	18
5.3 INTERVENTION D'EXPERTS	18
ARTICLE 6. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS.....	18

6.1	DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COUT PREVISIONNEL DE L'AVP.....	18
6.2	DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS	19
6.3	DISPOSITIONS COMMUNES	19
<u>ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION.....</u>		19
7.1	COMMISSION DE SUIVI	19
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF).....	20
7.3	INFORMATION HORS COMITE ET HORS COMMISSION DE SUIVI.....	21
7.4	COMMUNICATION	21
7.5	OBLIGATION D'INFORMATION PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	21
<u>ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET.....</u>		22
<u>ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION</u>		22
<u>ARTICLE 10. STIPULATIONS GENERALES</u>		22
10.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION	22
10.2	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	22
10.3	LITIGES	23
10.4	CONFIDENTIALITE	23
10.5	DATE D'EFFET DE LA CONVENTION.....	24
10.6	MESURES D'ORDRE	24
<u>ANNEXES</u>		29

ENTRE,

EN PREMIER LIEU,

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° CP2024-_____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du __ mars 2024 ;

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

EN DEUXIEME LIEU,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun– 75009 Paris, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération de son Conseil d'administration n°..... en date du,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'autorité organisatrice** » « **l'AO** », ou « **le maître d'ouvrage conjoint** »,

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est situé 54 quai de la Rapée - 75012 Paris, représentée par Monsieur Jean CASTEX, en sa qualité de Président Directeur Général en exercice,

Ci-après désignée « **la RATP** » ou « **le maître d'ouvrage conjoint** », le « **bénéficiaire** ».

L'ensemble des signataires de la présente convention est ci-après désigné « **les Parties** ».

VISAS

VU le code des transports, et notamment les articles L. 1214-9 et suivants, L.1241-1 et suivants et L. 2142-1 et suivants ;

VU la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris, notamment son article 20-1,

VU le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, notamment le o de l'article 9, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014,

VU le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, Île-de-France Mobilités et la RATP,

VU le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,

VU le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

VU la délibération n° CR 75-09 du 18 juin 2009 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France,

VU la délibération n° CR 113-09 du Conseil régional d'Île-de-France en date du 27 novembre 2009 approuvant la charte pour l'aménagement d'un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

VU la délibération n° CR 50-11 du Conseil régional d'Île-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

VU la délibération n°2013/025 en date du 13 février 2013 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le schéma de principe relatif au prolongement de la ligne 11, schéma de principe également approuvé par le conseil d'administration de la RATP le 29 mars 2013 ;

VU la délibération n°2013/223 en date du 10 juillet 2013 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet du prolongement de la ligne 11 actant la reprise de la branche Est de l'ex-ligne orange du Grand Paris Express par la ligne 11 ;

VU la délibération n°2014/0143 en date du 5 mars 2014 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé la déclaration de projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2014-1331 en date du 28 mai 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier », l'aménagement des stations existantes et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois,

VU la délibération n° CP 14-814 du Conseil régional d'Île-de-France du 20 novembre 2014 approuvant les études projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU la délibération n°10-01 de la Commission permanente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis en date du 20 novembre 2014 approuvant le contrat « aménagement transport » du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° CR 67-14 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 21 novembre 2014 approuvant le contrat « aménagement transport » du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n°CS2014/11 en date du 24 novembre 2014 par laquelle le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris a approuvé la convention de financement des études Projet du prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier,

VU l'approbation des études d'AVP par le conseil d'administration de la RATP le 28 novembre 2014,

VU la délibération n°2014/479 en date du 10 décembre 2014 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé les études d'AVP,

VU la délibération n°2014/479 en date du 10 décembre 2014 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé la convention de financement relative aux études projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 09-15 du 12 février 2015 approuvant le projet de Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 et notamment son article 3 relatif aux subventions régionales accordées pour les opérations de transport du Contrat de Plan 2015-2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;

VU la convention de financement des études projet du prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier n°2014CONV061/14DPI029 notifiée le 27 mai 2015 conclue entre l'Etat, la Région Île-de-France, la Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités et la RATP,

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

VU la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 83-15 du 24 septembre 2015 approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° 6-2 du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis en date du 24 septembre 2015 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes,

VU la délibération n°2015/521 du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du 7 octobre 2015 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes,

VU la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre Île-de-France Mobilités et la RATP relative au prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et à l'adaptation de la ligne existante approuvée par délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015/571 en date du 7 octobre 2015 et signée le 2 mars 2016,

VU la délibération n° CP 16-338 du Conseil régional d'Île-de-France en date du 12 juillet 2016 approuvant la convention de financement travaux n°1 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°1 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 28 novembre 2016,

VU la délibération n° CP 2017-117 de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du 8 mars 2017 approuvant la convention de financement travaux n°2 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°2 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 24 août 2017,

VU la délibération n° CP 2018-165 de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du 30 mai 2018 approuvant la convention de financement travaux n°3 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°3 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 31 octobre 2018,

VU la délibération n° 2019-255 en date du 18 septembre 2019 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°4 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°4 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 6 février 2020,

VU la délibération n° 2020-049 en date du 4 mars 2020 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°5 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°5 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 2 octobre 2020,

VU la délibération n° 2021-002 en date du 21 janvier 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°6 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°6 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 13 septembre 2021,

VU la délibération n° CP 2022-061 en date du 23 mars 2022 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°7 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU le courrier du Département de la Seine-Saint-Denis à l'attention de la région Île-de-France du 15 septembre 2022, relatif à non-participation du Département au surcoût des travaux de la ligne 11 du Métro,

VU la convention de financement travaux n°7 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 28 novembre 2022,

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 du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

VU la délibération n° CP2023-074 en date du 29 mars 2023 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux du prolongement de la ligne 11 du métro - besoin de financement complémentaire n°1 sur le périmètre prolongement,

VU la convention de financement travaux - besoin de financement complémentaire n°1 sur le périmètre prolongement,

VU la délibération n° CP 2023-371 en date du 17 novembre 2023 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux - besoin de financement complémentaire n°2 sur le périmètre prolongement,

VU la convention de financement travaux - besoin de financement complémentaire n°2 sur le périmètre prolongement,

VU la délibération n° CP 2024-___ en date du ___ mars 2024 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux - besoin de financement complémentaire n°3 sur le périmètre prolongement,

VU la délibération n° 2024/..... en date du ___ mars 2024 du Conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant la présente convention,

VU la délibération n°..... en date du du Conseil d'Administration de la RATP approuvant la présente convention.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Contexte général de l’opération

Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

Actuellement, la ligne 11 parcourt une distance de 6,3 km et dessert treize stations, reliant le centre de Paris (Châtelet) à la station Mairie des Lilas (Seine-Saint-Denis). Le prolongement de la ligne 11, jusqu’à la station du RER E de Rosny Bois-Perrier sur le territoire de la commune de Rosny-sous-Bois, permettra de relier l’Est parisien à la capitale à l’horizon 2023.

Ce prolongement donne lieu à la création de six nouvelles stations, dont les noms retenus sont : Serge Gainsbourg (Les Lilas), Romainville- Carnot (Romainville), Montreuil-Hôpital (Montreuil-sous-Bois/Noisy-le-Sec), La Dhuys (Rosny-sous-Bois/Montreuil-sous-Bois), Coteaux-Beauclair (Noisy-le-Sec/Rosny-sous-Bois) et Rosny-Bois-Perrier (Rosny-sous-Bois) en terminus. Le projet s’insère principalement en souterrain avec des stations enterrées. En raison de la topographie du territoire, le tracé comporte un viaduc sur une longueur de 600 m environ, avec une station aérienne (Coteaux-Beauclair).

Il entraînera une hausse du nombre de voyageurs sur la ligne 11 dans l’ensemble de son tracé. Pour répondre à ce besoin capacitaire, le matériel roulant actuel de type MP59-4voitures est en cours de remplacement par du matériel MP14-5voitures et le système d’exploitation de la ligne est revu avec un Poste de Commande Centralisée (PCC) créé à Bagnolet.

Un nouvel atelier a été aménagé à Rosny-sous-Bois à la fois pour accueillir les rames actuelles et pour intégrer le nombre de rames supplémentaires à prévoir pour le prolongement (19 rames). L’atelier de maintenance actuel, situé dans l’axe de la ligne existante aux Lilas, est en cours de démantèlement et remplacé par ce nouvel atelier. Enfin, une zone de garage implantée à Rosny-sous-Bois permet d’assurer l’exploitation et la maintenance de l’ensemble de la ligne 11, depuis Châtelet jusqu’à Rosny-Bois-Perrier.

La station « Rosny-Bois-Perrier » deviendra, à terme, une gare de maillage avec la ligne 15 Est du Grand Paris Express dont la mise en service est également prévue à horizon 2030.

Financement de l’opération

Ce projet était inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) Île-de-France « 2007-2013 », repris dans le Plan de Mobilisation de la Région voté en 2009, puis successivement confirmé le 26 janvier 2011 dans le protocole Etat-Région relatif aux transports publics en Île-de-France, et en 2013 à la fois dans le protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signé le 19 juillet 2013, et au Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF), arrêté en Conseil régional le 18 octobre 2013 (n°CR97-13) et approuvé par le décret n°2013-1241 en date du 27 décembre 2013.

Les principes de financement de ce projet ont été retranscrits dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020, voté le 18 juin 2015 en Conseil régional et signé le 9 juillet 2015. Ce projet est inscrit à la revoyure du CPER validé par avenant au CPER le 7 février 2017.

Le plan de financement général a été fixé dans le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l’adaptation des stations existantes, approuvé par le conseil d’Île-de-France Mobilités en date du 7 octobre 2015 et signé le 8 mars 2016. L’article 3.2.2 du protocole cadre de financement dispose que « *les besoins prévisionnels en AP/AE sont indiqués ci-dessous. Ces montants pourront être retravaillés lors de l’élaboration des conventions dans la limite des valeurs indiquées ci-dessous qui constituent des plafonds actualisables* ».

Or, dès 2018, la RATP a indiqué aux partenaires que le rythme des dépenses engendrées par l’opération sur le volet « prolongement » générerait, en 2019, un besoin de trésorerie supérieur aux montants prévisionnels indiqués dans le protocole cadre.

Par conséquent, plusieurs hypothèses ont été présentées par la RATP à l’ensemble des partenaires dont l’une d’entre elles consistait à anticiper, dès 2019, le versement d’une partie importante de la participation de la Société du Grand Paris qui aurait dû être initialement versée sur la période 2020 -

2022. Cette hypothèse a été acceptée par la Société du Grand Paris (SGP) et a été formalisée dans la convention 2019CONV265 dite « REA 4 » qui a été financée à 100% par la SGP.

Lors de la passation de la convention REA 5 du 2 octobre 2020, la SGP a contractualisé l'ensemble de ses engagements au financement de l'opération de prolongement de la ligne 11 entre « Mairie des Lilas » et « Rosny-Bois-Perrier », tel que prévu par l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement. Par conséquent, la SGP ayant rempli l'ensemble de ses obligations conventionnelles en contractualisant l'intégralité des engagements pour cette opération, elle n'a pas été signataire des conventions REA 6 et 7. Le versement anticipé des financements correspondant à la participation de la SGP ne remet pas en question les clés de financement définies à l'article 2.3 du protocole cadre sur le volet prolongement.

Par délibérations n° CP 2021-002 du 21 janvier 2021 et n° CP 2022-061 du 23 mars 2022, les deux dernières conventions engagées au titre du protocole cadre de financement précité ont été approuvées (REA 6 et REA 7).

Rappel du besoin de financement complémentaire n°1 exprimé sur le périmètre « prolongement »

Par délibération n° CP 2021-371 en date du 19 novembre 2021, la commission permanente du conseil régional a approuvé une première convention de 17 118 979 € relative au besoin de financement complémentaire n°1 du périmètre « adaptation des stations existantes » (ASE).

Le 23 novembre 2021, à la demande de l'ensemble des financeurs, IDFM a missionné le bureau d'études « Egis Rail », pour réaliser une expertise de l'ensemble des surcoûts n°1 présentés par la RATP. Les conclusions de cette expertise, sur le volet prolongement, confirment le montant du surcoût déjà présenté par la RATP dans son mémoire d'analyse du 12 mars 2021. Ce montant estimé à terminaison (EAT) s'élève à 1 209 M€ (CE 2014), soit **un dépassement de 125 M€ (CE 2014) par rapport au coût d'objectif initial de 1 084 M€ (CE 2014)**.

Au sein de ces 125 M€ de besoin de financement complémentaire, les financeurs ont décidé d'engager une convention de financement « besoin de financement complémentaire n°1 » (dite BC n°1) pour un montant de 48,442 M€ constants, soit 60,634 M€ courants, afin de couvrir les surcoûts ne relevant pas d'une responsabilité tierce sur le volet prolongement à RBP.

C'est ainsi que par délibération n° CP 2023-074 en date du 29 mars 2023, la commission permanente du conseil régional a approuvé une première convention de 48,442 M€ constants, soit 60,634 M€ courants, relative au besoin de financement complémentaire n°1 du périmètre « prolongement » (PL). Cette convention BC n°1 a été signée le 19 juillet 2023.

Rappel du besoin de financement complémentaire n°2 exprimé sur le périmètre « prolongement »

Lors d'une réunion en date du 12 juillet 2023, la RATP a formulé une demande pour une seconde tranche de financement complémentaire de 29,1 M€ constants, comprise dans l'enveloppe des 125 M€ constants précités, pour une prise en charge par les financeurs avant fin 2023.

Par ailleurs, lors de cette réunion, la RATP a confirmé aux partenaires l'existence d'une seconde enveloppe de surcoût, dite enveloppe de surcoûts techniques n°2, estimée à 18,2 M€ constants. Ce surcoût n°2 a été présenté à IDFM dans une note de la RATP du 23 juin 2023. Cette note a fait l'objet d'échanges entre la RATP et IDFM, échanges ayant donné lieu à l'établissement d'une note de validation d'IDFM du 27 juin 2023. L'ensemble de ces éléments a été présenté aux partenaires lors du CSCF du 12 juillet 2023 précité.

Lors de cette réunion, les financeurs ont demandé à la RATP de participer au plan de financement de la présente convention, à hauteur de l'enveloppe de dépenses labellisée « critère 4 », conformément aux conclusions de l'expertise n°1, soit 10,9 M€ constants. Le critère 4 vise à identifier la responsabilité du maître d'ouvrage dans les surcoûts. Par courriel en date du 17 juillet 2023, la RATP a indiqué aux partenaires qu'elle n'était pas en mesure d'intégrer dès la convention « besoin de financement complémentaire n°2 », tout ou partie de la responsabilité RATP identifiée dans les

conclusions de l'audit EGIS de 2022, compte-tenu des délais d'arbitrages associés à la préparation de la présente convention.

Considérant les éléments précités, les partenaires ont accepté de mobiliser la somme de 20 M€ constants, hors enveloppe de responsabilité RATP de 10,9 M€ constants, soit 25,107 M€ courants, décomposée comme suit :

- 10,9 M€ constants, correspondant à 100% de l'enveloppe financière du Département de Seine-Saint-Denis, soit 13,683 M€ courants,
- 9,1 M€ constants, soit la moitié de l'enveloppe de surcoût technique n°2, soit 11,424 M€ courants. Sur ce sujet, les partenaires ont pris acte de la note de validation d'IDFM et ont demandé à IDFM de lancer une expertise externe dédiée sur cette enveloppe de surcoût n°2, à l'instar de l'expertise externe qui avait été missionnée pour le surcoût n°1 de 125 M€.
- 0,04 M€ courants au titre de la prise en charge par les partenaires de l'expertise externe du surcoût technique n°2 dédiée.

C'est pourquoi, par délibération n° CP 2023-074 en date du 17 novembre 2023, la commission permanente du conseil régional a approuvé une seconde convention de 20 M€ constants, soit 25,107 M€ courants, relative au besoin de financement complémentaire n°2 du périmètre « prolongement » (PL). Cette convention BC n°2 est en cours de signature.

Les deux conventions de financement besoin de complémentaires n°1 et 2 permettent donc de couvrir à ce stade la somme totale de 68,442 M€ constants, soit 85,741 M€ courants.

Besoin de financement complémentaire n°3 exprimé sur le périmètre « prolongement »

Comme suite à la demande des financeurs, une expertise externe du surcoût technique n°2 de 18,2 M€ constants, confiée par IDFM au bureau d'études Icaruss, a été réalisée entre le 6 septembre et le 17 novembre 2023. Au terme de cette expertise, une réunion est intervenue le 20 novembre 2023 entre Icaruss, IDFM et la RATP afin de restituer et d'échanger sur les résultats obtenus.

Lors du comité des financeurs du 1^{er} décembre 2023, IDFM a présenté aux financeurs les résultats de cette expertise, aux rangs desquels, la validation d'une enveloppe de dépenses certaines et déjà engagées de 17,48 M€ constants.

Lors de ce même comité des financeurs, la RATP a justifié les dépenses complémentaires de maîtrise d'œuvre (frais d'études et de services (FES)) liées à la crise du Covid-19 qui n'avaient pas été justifiées lors de l'expertise du surcoût n°1 et qui avait conduit Egis Rail à imputer ces dépenses sur l'enveloppe de responsabilité RATP. Au terme de cette justification, la RATP et IDFM considèrent que la dépense correspondante de 4,2 M€ ne doit désormais plus être portée par la RATP. Une demande d'ajustement de l'enveloppe de responsabilité de la RATP a donc été soumise aux partenaires, pour la faire passer de 10,4 M€ à 6,2 M€ constants (10,4 – 4,2).

Les partenaires ont accepté le principe de l'ajustement de cette enveloppe à 6,2 M€ constants compte-tenu des éléments de justification présentés par la RATP. Par conséquent, la somme de 4,2 M€ est désormais rebasculée dans l'enveloppe globale du surcoût.

Sur cette base, la RATP a ensuite informé les partenaires qu'elle était prête à participer au cofinancement du surcoût global de l'opération et en particulier en prenant à sa charge 100% de son enveloppe de responsabilité résultante, à savoir 6,2 M€ constants, en indiquant qu'il s'agissait d'un solde de tout compte et en demandant également qu'une convention de financement intégrant le reste du surcoût total soit conclue au 1^{er} trimestre 2024. A défaut d'une convention de solde début 2024, la RATP a indiqué qu'elle apporterait sa participation de 6,2 M€ constants dans le cadre de la toute dernière convention de financement.

Considérant les éléments précités, les partenaires ont ensuite accepté de prendre en charge à ce stade, le solde du surcoût technique n°2 ayant fait l'objet de l'expertise Icaruss. Pour mémoire, l'enveloppe de surcoût technique n°2 initialement de 18,2 M€ a été confirmée par Icaruss, pour les dépenses certaines, à 17,2 M€ constants. Par ailleurs, 9,1 M€ constants ont déjà été intégrés dans la convention BC n°2 précitée. Par conséquent, les partenaires se sont accordés pour prendre en charge la somme 8,1 M€ constants (17,2 – 9,1), soit 10,19 M€ courants.

Les modalités de financement de la présente convention :

Conformément à l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement, il était convenu que la participation du Département et de la SGP s'entendait « *comme une subvention forfaitaire et actualisable. La SGP et le Département ne prendront (...) pas en charge les surcoûts éventuels (...)* ».

C'est la raison pour laquelle, par courrier du 1^{er} septembre 2022, le Département de Seine-Saint-Denis a confirmé à la co-maitrise d'ouvrage ainsi qu'aux partenaires, qu'il ne participerait pas au surcoût de l'opération. Les partenaires Etat et Région se sont donc accordés pour se répartir la participation du Département, à hauteur de leur taux de participation initial respectif.

Par ailleurs, lors du comité de pilotage du 28 novembre 2022, l'Etat a annoncé qu'il prendrait à sa charge la participation de la SGP. Par conséquent, les financeurs de la présente convention sont l'Etat et la Région.

La présente convention permet donc aux financeurs d'attribuer une subvention complémentaire n°3, hors protocole, destinée à la poursuite des travaux du périmètre prolongement de la ligne 11 du Métro suite à la réalisation d'une expertise externe du surcoût technique n°2 présenté par RATP et expertisé par Icaruss.

Article 1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des Parties pour le financement de la poursuite des travaux de réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro.

Ainsi, elle a pour objet de définir les modalités de financement des travaux du périmètre prolongement – besoin de financement complémentaire n°3 (BC n°3), objet de la convention et de préciser les conditions de suivi de la convention et des travaux, dans le respect du calendrier général du projet.

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

« Prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier – Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°3 ».

Article 2. Contenu de la présente convention de financement

2.1. Périmètre de la convention

Dans le cadre de cette convention, la RATP assure la poursuite :

- des travaux d'aménagements et de second œuvre des stations,
- la restitution des emprises travaux,
- la pose des équipements des systèmes de transport du tunnel circulaire et du viaduc,
- du démantèlement de l'Atelier de maintenance des trains (AMT) des Lilas,
- des travaux de voie, de systèmes et d'équipements électriques.

La présente convention intègre de plus :

- les coûts de maîtrise d'ouvrage : pilotage, information, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à la conduite de la phase Achats et du suivi contractuel des marchés,
- les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des missions qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase réalisation, le contrôle technique (CT),
- la mission d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (OPC) du projet, qui analyse les tâches élémentaires portant sur les études d'exécution et les travaux, détermine leurs enchaînements ainsi que le chemin critique par des documents graphiques, du commencement des travaux jusqu'à la levée des réserves,
- le coût des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions (frais d'études, etc.).

2.2. Contenu des dossiers

Ils comprennent :

- les dossiers de consultation des entreprises,
- les dossiers des marchés clôturés,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières,
- Les conventions et/ou protocole pour les travaux réalisés par d'autres MOA pour le compte de la RATP.

Lorsque la demande est formulée, l'ensemble des documents est remis par la RATP aux Parties sous format USB ou cloud sécurisé.

A la demande d'une des Parties, l'ensemble des documents hormis ceux concernant les systèmes d'exploitation des trains, y compris les DCE, peut être consulté auprès de la RATP.

Article 3 - Rôle et engagements des Parties

3.1 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

L'article L. 1241-4 du code des transports, dispose que :

« Île-de-France Mobilités peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau et à l'établissement public Société du Grand Paris.

Île-de-France Mobilités et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. Île-de-France Mobilités s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Le projet de prolongement de la ligne 11 n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1^{er} janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1^{er} janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe Île-de-France Mobilités /RATP.

La convention prévue par l'article L. 1241-4 du code des transports précisant les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par Île-de-France Mobilités et la RATP a été signée le 2 mars 2016 (délibération du CA d'Île-de-France Mobilités 2015/521 du 7 octobre 2015).

3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints

Pour la réalisation de ce projet, Île-de-France Mobilités et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage et en assument la responsabilité conjointe.

En application de l'article L. 1241-4 du code des transports, la répartition précise des tâches et responsabilités entre les deux maîtres d'ouvrage est prévue par la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe précitée.

3.2 L'Autorité organisatrice des mobilités

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 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, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le Maître d'ouvrage.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Les partenaires financiers de la présente convention sont les suivants :

- l'Etat,
- la région Île-de-France.

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.2, des travaux précisés à l'article 2 de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention.

3.4 Calendrier prévisionnel de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation de cette phase est évalué à environ 30 mois, à compter de la notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

Ces missions, détaillées à l'article 2.1 de la présente convention, s'inscrivent dans le cadre du planning général, joint en annexe 2 à la présente convention.

Cette durée prévisionnelle est conforme aux dispositions de l'article 10.5 portant sur la date d'effet de la convention.

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Estimation du coût de la présente convention

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux missions visées à l'article 2 est évalué à 8 111 101 M€ constants (CE 01/2014), soit 10 193 195 M€ courants (au bénéfice de la RATP) selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.2. L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE). Ces dépenses correspondent au solde de l'enveloppe de surcoût technique n°2 ayant fait l'objet de l'expertise externe réalisée par le bureau d'études Icaruss.

4.2 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2014.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants :

- à partir des indices connus à la date de la convention (voir Annexe 3),
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

L'actualisation est calculée à chaque acompte en prenant en compte la date de comptabilisation de la dépense. Les états d'acompte sont établis à partir des derniers indices connus ; l'état du solde est établi par application des indices définitifs rapporté au montant global des dépenses objet de la présente convention.

4.3 Plan de financement

Le plan de financement de la présente convention est établi comme suit :

Partenaires financiers	Montant en € courants	Taux
Etat	5 194 452,17 €	50,96 %
Région Île-de-France	4 998 742,83 €	49,04 %
TOTAL	10 193 195,00 €	100,00 %

4.4 Modalités de versement des subventions

4.4.1 Versement d'acomptes

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

A cette fin, la RATP transmet, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache trois fois par an : en avril, en octobre et une dernière fois entre novembre et décembre.

A-Versement des acomptes par l'État et la Région :

Pour la Région, la demande de versement d'acompte comprend :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

Pour l'État, la demande de versement d'acompte par chaque bénéficiaire comprend :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.1 signé par le responsable de projet ;
- la demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte signée par le représentant habilité du bénéficiaire ou le directeur financier.

B-Plafonnement des acomptes par l'État et la Région :

Pour la Région, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 %, avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023.

Pour l'État, le montant est plafonné à 90 % du montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1, et conformément à l'article 3.3.1, avant le versement du solde de l'opération.

Les financeurs demandent à avoir un échéancier actualisé des appels de fonds de la présente convention en avril et en août jusqu'à terminaison des travaux de la présente convention. En complément, en avril et août, les MOA fournissent la prévision annuelle de paiement jusqu'à terminaison de l'opération.

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

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, la RATP présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant dûment habilité ou le directeur financier du bénéficiaire indiqué à l'article 4.5.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants CE janvier 2014 calculés à partir des indices définitifs.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et, pour la Région, dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

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

4.4.3 Paiement à la RATP et à IDFM

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage ou par IDFM doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement en tant que versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

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

4.4.4 Domiciliation

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

RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code Guichet	Numéro de compte	Clé
31489	00010	00 198 757 753	47

Le paiement est effectué à la RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

IDFM sur le compte ouvert au nom de ILE-DE-FRANCE MOBILITES, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code Guichet	Numéro de compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Le paiement est effectué à IDFM par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat (DRIEAT)	21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEAT- SPOT – CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
région Île-de-France	2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-Sur-Seine	Pôle Finances et Direction de la comptabilité	CelluleNumerisationDirection.deLaComptabilite@iledefrance.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 subvention.investissement@ratp.fr

4.4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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. 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.

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération et de sa clôture comptable, si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

Article 5. Modalités d'audit et de contrôle

Les maîtres d'ouvrage conjoints conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter des maîtres d'ouvrage conjoints, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

5.1 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.

Chaque financeur peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

A compter de la mise en service du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, la Région pourra engager un audit financier du projet.

5.2 Par Île-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, la RATP fournit et actualise les documents de suivi financier, dont les items sont détaillés à l'article 7.2, et les présente à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 7.2.

5.3 Intervention d'experts

Sur proposition de l'Autorité organisatrice des mobilités après information préalable des autres financeurs, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'Autorité organisatrice, 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. La RATP est chargée de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

Article 6. Définition et gestion des écarts

6.1 Dispositions en cas de modification du coût prévisionnel de l'AVP

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, la RATP fournit aux Parties, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par la RATP et propose le cas échéant la réalisation d'un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.1 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et Île-de-France Mobilités. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés 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 financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe à la RATP.

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.

En cas d'économie, la participation des financeurs est réduite en conséquence par application de la clé de répartition mentionnée à l'article 4.3. En cas de trop perçu, les financeurs sont remboursés à due concurrence.

6.2 Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux membres du comité de suivi de la convention de financement qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par la RATP, et précise la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indique notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précise l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités et de l'avis formulé par la RATP, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et la RATP.

6.3 Dispositions communes

Si, en application des statuts de la RATP, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation d'Île-de-France Mobilités, la RATP transmet à Île-de-France Mobilités l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif).

Île-de-France Mobilités instruit la demande de la RATP, approuve le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour la RATP,
- un nouveau délai de l'opération.

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

- du coût d'objectif initial,
- du délai initial.

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention, comme le coût de la phase travaux du projet, tel qu'indiqué à l'article 4.1, constitue un plafond global.

Article 7. Organisation et suivi de la convention

Conformément à l'article L. 1241-4 du code des transports, Île-de-France Mobilités s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la RATP, en assure le financement, conformément aux conditions prévues par la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 3.1.1.

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

7.1 Commission de suivi

Placée sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, la Commission de suivi comprend les Parties et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit en tant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins 15 jours au préalable par Île-de-France Mobilités.

La Commission de Suivi informe ses membres de l'avancement du projet et arbitre, si le Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) n'a pu diligenter, les dispositions permettant l'avancement du projet dans les meilleures conditions de respect du délai, du programme et du coût du projet notamment.

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

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités, il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le comité de suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant du protocole cadre et de la présente convention.

Il a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et de coûts prévus à l'Avant-projet. Il se réunit suite à une convocation d'Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois, en tant que de besoin et au moins deux fois par an :

1- en séance ordinaire concernant l'avancement général de l'opération (volet opérationnel et financier),

La RATP y présente l'avancement général de l'opération et détaille les risques notamment en matière de respect du délai de réalisation et de coût d'objectif. Cela constitue un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents produits par la RATP devra être transmis aux membres du comité de suivi deux semaines avant la réunion du comité de suivi.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

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 compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour la RATP,
- un état des lieux sur la consommation des provisions (nature, origine de la demande, montant estimé, prise en charge...),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, la RATP effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles

de ses dépenses et de ses engagements et de l'échéancier prévisionnel des appels de fonds. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Le comité de suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour du projet :

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

2- en séance extraordinaire à l'initiative d'un des membres, sur des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés en séance ordinaire.

La RATP y présente les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au comité d'arbitrer sur ces évolutions sous réserve du respect des dispositions prévues aux articles 8 et 10 de la présente convention.

7.3 Information hors comité et hors commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier,
- à informer Île-de-France Mobilités et les Parties sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP s'engage également à inviter Île-de-France Mobilités et les Parties, ou les experts missionnés par ceux-ci, à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents organes de gouvernance prévus à l'article 7 de la présente convention, sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

7.4 Communication

Les Parties s'engagent à faire mention des financements accordés dans le cadre de la convention dans toute publication ou communication des Etudes, notamment par une indication portée sur les documents finaux. L'ensemble des dossiers d'Etudes, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des Parties de la présente convention.

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

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région et la RATP,
- l'ordre des financeurs : l'Etat et la Région,
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

7.5 Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France, les financeurs chargent conjointement Île-de-France Mobilités d'assurer pour leur compte le contrôle de la RATP.

Île-de-France Mobilités s'assure notamment du respect, par la RATP, des délais indiqués et des estimations conformément aux articles 3.4 et 4.1 de la présente convention.

Article 8. 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 3.4) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que la RATP envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, elle transmet, à Île-de-France Mobilités et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Elle doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au protocole cadre et le cas échéant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces stipulations ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage 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 des maîtres d'ouvrage conjoints. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

Article 9. Bilan de l'opération

La dernière convention de financement qui boucle le financement des travaux de la ligne 11 actera dans des articles spécifiques :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan prévu par l'article L.1511-6 du code des transports.

Article 10. Stipulations 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 mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée aux autres parties par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal.

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

courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire du financement, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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 arrêté définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-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 co-financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

10.3 Litiges

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

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

10.4 Confidentialité

Pendant toute la durée de la convention et pendant cinq (5) années civiles suivant son terme, les Parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la convention comme strictement confidentielles et non-divulgables. Ceci n'est toutefois pas applicable :

- aux résultats et notes de synthèses eux-mêmes dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage propriétaire autoriserait leur diffusion par les autres Parties.
- aux rapports et délibérations du Conseil d'Île-de-France Mobilités qui ne sont pas considérés comme confidentiels.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

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

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

10.5 Date d'effet de la convention

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

Néanmoins, la présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date fixée par la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France.

Sans préjudice de l'article 10.4, la convention expire :

- soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2,
- soit après le versement du solde de la totalité des subventions dues au bénéficiaire selon les modalités de l'article 4.4.2,
- soit en cas d'application des modalités prévues à l'article 4.4.5.

10.6 Mesures d'ordre

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

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

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°3

Fait en quatre exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'Etat

Marc GUILLAUME
Préfet de la région d'Île-de-France
Préfet de Paris

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°3

Fait en quatre exemplaires originaux,

Pour la Région

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

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°3

Fait en quatre exemplaires originaux,

Pour la RATP

Jean CASTEX
Président Directeur Général

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°3

Fait en quatre exemplaires originaux,

Pour Île-de-France Mobilités

Laurent PROBST
Directeur Général

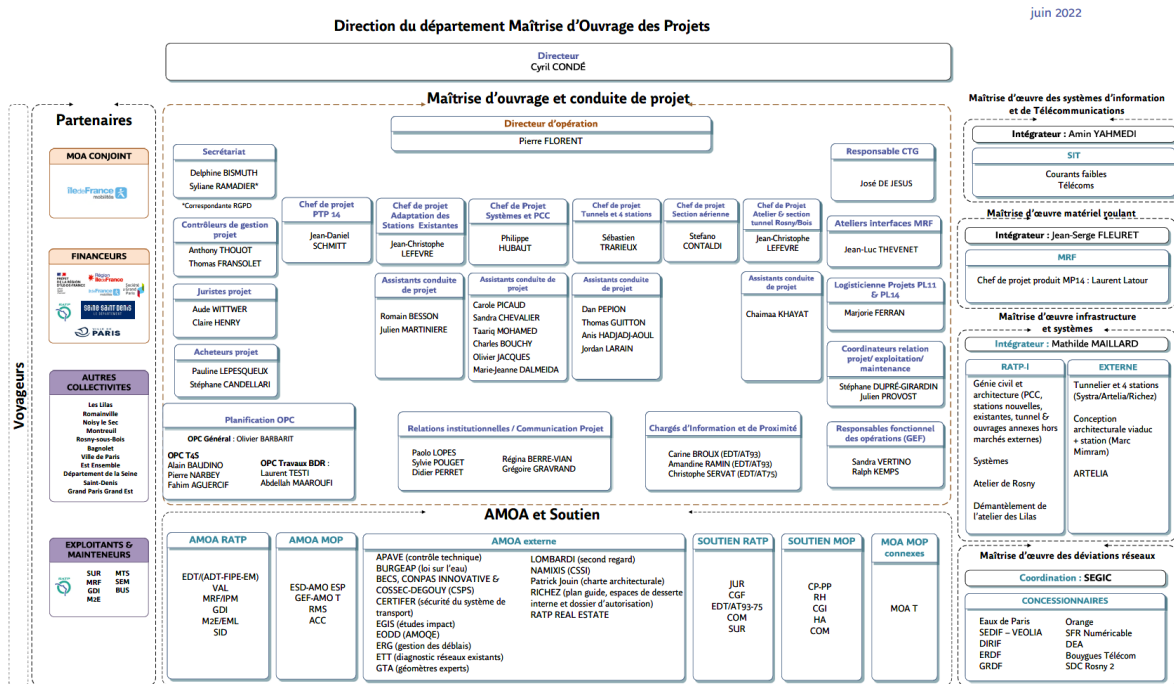
ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Calendrier

Annexe 3 : Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle

ANNEXE 1 : Organigramme de l'opération



Département de la maîtrise d'ouvrage des projets
Unité opérationnelle prolongement ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier



ANNEXE 3 : Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect d'un coût d'objectif en € constants, en l'occurrence, pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, aux conditions économiques de janvier 2014. La référence au coût d'objectif en € constants permet de comparer les coûts entre eux et de s'assurer du respect du coût d'objectif, indépendamment des fluctuations conjoncturelles.

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

Le montant prévisionnel du projet (qu'il s'agisse du coût d'objectif ou du coût de la phase de réalisation ou le montant de la présente convention), en € courants, est calculé de la manière suivante :

- actualisation du montant en € constants au regard de l'indice de septembre 2023. Compte tenu du changement de base des indices TP à compter d'octobre 2014, la série des index en vigueur entre juin 2011 et octobre 2014 est harmonisée par application du coefficient de raccordement de l'INSEE ;

Valeur TP01	
janv-14	107,6
sept-23	130,8

- à partir de la chronique de dépenses du maître d'ouvrage, application du taux de 3 % par an jusqu'en 2025 inclus.

**Annexe 7 : Massy-Valenton secteur Ouest convention de
financement travaux**

2024

Aménagement de la liaison ferroviaire Massy- Valenton – secteur Ouest

Convention relative au financement des travaux de la
phase REA 2



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L’OPERATION	7
2.1 Programme global de la modernisation du secteur Ouest de la ligne Massy-Valenton.....	8
2.2 Périmètre de l’opération, objet de la convention	9
2.3 A l’issue des études PRO	10
2.4 Délais de réalisation des études et travaux.....	10
ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES	10
3.1 Identification et périmètre d’intervention du maître d’ouvrage.....	10
3.2 Engagements de SNCF Réseau	10
3.3 Les financeurs	10
3.3.1 Identification	10
3.3.2 Engagements	11
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	11
4.1 Estimation du coût de la présente convention.....	11
4.2 Coûts détaillés par maître d’ouvrage	11
4.3 Utilisation de la provision pour risques mutualisée	12
4.4 Plan de financement	12
4.5 Financements européens	12
4.6 Fiscalité	13
4.7. Modalités de paiement	13
4.7.1 Versement d’acomptes.....	13
4.7.2. Versement du solde.....	14
4.7.3. Paiement.....	15
4.7.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	15
4.8 Caducité de la convention	17
4.8.1 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	17
4.8.2 Caducité de la convention au titre de l’Etat	17
4.9 Comptabilité du bénéficiaire	17
ARTICLE 5. MODALITES D’AUDIT ET DE CONTROLE	17
5.1 Par les financeurs	17
5.2 Intervention d’experts	18
ARTICLE 6. GESTION DES ÉCARTS.....	18
6.1 A l’issue des études PRO	18
6.2 En cours d’opération	18
ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION	19
ARTICLE 8. DISPOSITIONS GENERALES.....	19
8.1 Modification de la convention	19
8.2 Résiliation de la convention	19
8.3 Communication.....	20
8.4 Confidentialité.....	20
8.5 Règlement des litiges	20
8.6 Date d’effet et durée de la convention	21
8.7 Mesures d’ordre	21

Entre,

En premier lieu,

- **L'État** (Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des territoires), représenté par M. Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- **L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France**, ci-après dénommée « l'AFIT France » établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration par intérim, M. Rodolphe GINTZ, autorisé pour ce faire par la délibération n° 24-100 -11 du conseil d'administration en date du 21 février 2024 ;
- **La région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____,

Ci-après désignés par « **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 Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finances Achats, dûment habilitée à cet effet,

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

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

Visas

Vu le Code des transports ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L1111-2, L4211-1, L4221-1 et suivants ;

Vu le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;

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

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

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

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

Vu le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu la délibération du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France du 10 juillet 2003 relative à l'approbation de l'avant-projet de l'opération « liaison Massy-Valenton » ;

Vu la délibération n° 03-901 de la région Île-de-France du 11 décembre 2003 approuvant la convention relative au financement de l'opération d'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est ;

Vu le protocole relatif aux modalités de réalisation de l'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy-Palaiseau et Valenton signé le 20 février 2009 entre l'Etat, la région Ile-de-France et Réseau Ferré de France ;

Vu la convention régissant les rapports entre les financeurs et le maître d'ouvrage, relative à la réalisation de l'opération « Liaison Massy-Valenton – Amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est » signée le 3 juillet 2009 ;

Vu la délibération du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France du 22 septembre 2011 relative à l'approbation de l'avant-projet de l'opération d'amélioration du secteur Est de la liaison Massy-Valenton ;

Vu la convention relative au financement du confortement des études de niveau avant-projet, de l'actualisation du dossier « Saut de Mouton » et des écrans acoustiques complémentaires dans le cadre du projet de modernisation du secteur Ouest de la ligne ferroviaire entre Massy et Valenton, et son avenant n°1, signés respectivement le 26 février 2020 et le 14 décembre 2020 entre l'Etat, l'AFIT France et SNCF Réseau ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan État-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2021-005 du 4 février 2021,

Vu l'arrêté inter-préfectoral du 29 juin 2016 déclarant d'utilité publique les travaux de réalisation du projet d'aménagement de la liaison Massy-Valenton secteur Ouest et sa prorogation en date du 29 juin 2021 ;

Vu la convention relative au financement des études de niveau projet des phases 2 et 3 et de la réalisation des dossiers de consultations des entreprises de la phase 2, signée le 3 novembre 2021 entre l'Etat, l'AFIT France et SNCF Réseau ;

Vu la délibération du Conseil d'administration de SNCF Réseau du 7 avril 2022 relative à l'approbation de l'avant-projet de l'opération d'amélioration du secteur Ouest de la liaison Massy-Valenton ;

Vu la convention relative au financement de la réalisation des Dossiers de Consultation des Entreprises de la phase 3 et des travaux de la phase REA 1 signée le 31 mai 2022 entre l'Etat l'AFIT France et SNCF Réseau ;

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 le budget initial de l'AFIT France au titre de l'exercice 2024 et son budget rectificatif n°1 approuvé respectivement par les délibérations n°24-99-01 du 25 janvier 2024 et n°24-100-02 du 21 février 2024 de son

Aménagement de la liaison ferroviaire Massy-Valenton – secteur Ouest – CFI REA n°2

conseil d'administration en particulier, l'inscription de la destination de dépenses « Modernisation Massy-Valenton » ;

Vu la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2024-069 du 28 mars 2024 relative à l'approbation de la présente convention ;

Considérant le courrier de la Présidente de la Région Ile-de-France adressé au Préfet d'Ile-de-France du 13 avril 2021 confirmant la contribution financière de la Région Ile-de-France à hauteur de 10 M€ courants ;

PREAMBULE

La ligne Massy-Valenton, renommée Contournement ferroviaire Sud de Paris (CFSP), fait partie de la grande ceinture ferroviaire autour de Paris, circulée actuellement par des trains à grande vitesse (TGV) interrégionaux, des RER C et des trains de fret.

L'infrastructure utilisée comporte des points singuliers contraignants en termes de performance et de gestion des trafics (vitesse faible, capacité limitée, cisaillement des flux de circulation, sections à voie unique pour le passage des TGV) qui engendrent des pertes de temps pour les circulations qui l'empruntent, avec de surcroît un positionnement horaire peu souple.

Les dégradations de la régularité qui en résultent sont d'autant plus sensibles qu'elles se répercutent, pour les TGV province/province et les RER C, sur l'ensemble du réseau qu'ils parcourent, introduisant par contagion des perturbations très en aval.

Identifié dans les priorités d'investissements par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) en février 2018 et inscrit au Contrat d'avenir de la Région Pays de la Loire pour développer l'accès à Paris et à ses aéroports pour l'ensemble du Grand Ouest suite à l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, le projet d'amélioration de la ligne ferroviaire Massy-Valenton a pour objectifs de fiabiliser l'ensemble des circulations ferroviaires (TGV et RER C) en supprimant les nombreux conflits de circulations caractérisés notamment par deux sections à voie unique, afin de gagner en régularité sur cet axe, et sur l'ensemble du réseau notamment TGV, de doubler la fréquence des RER C circulant sur l'axe et de renforcer l'attractivité de la ligne qui dessert les pôles de Massy, Orly et Rungis, en interconnexion avec d'autres lignes de transport structurantes, existantes et à venir (tramway T7, lignes 14 et 18 du Grand Paris Express).

En particulier, le projet consiste à supprimer à l'Est comme à l'Ouest, les voies uniques de raccordement et les cisaillements TGV / RER C. Ces aménagements permettront, en facilitant l'insertion des TGV intersecteurs dans les flux du RER C :

- D'améliorer la régularité et la robustesse de la ligne pour les TGV et les RER C ;
- D'optimiser les temps de parcours des TGV, aujourd'hui structurellement ralentis du fait de la configuration de la ligne ;
- D'augmenter la capacité de la ligne pour les TGV et les RER C (possibilité de passer de 2 à 4 sillons RER C/heure/sens et de passer de 2 à 3 sillons TGV/heure/sens).

Initié au début des années 2000, le projet a été scindé en deux secteurs en 2009 :

- les aménagements du secteur Est (entre Orly/Villeneuve-le-Roi et Rungis) consistant à supprimer le conflit de circulation au niveau du raccordement, dans le secteur d'Orly/Villeneuve-Le-Roi, à proximité de la gare de Saules (mis en service en novembre 2021) ;
- les aménagements du secteur Ouest (entre Rungis et Massy), consistant à supprimer le conflit de circulation au niveau de Massy/Antony, à proximité de la gare des Bâconnets, et déclarée d'utilité publique en juin 2016.

Sur le secteur Ouest, l'opération est décomposée en 3 phases :

- Phase 1 : réalisation du saut de mouton et déplacement du RER C ;
- Phase 2 : déplacement du RER B ;
- Phase 3 : réalisation de la tranchée couverte des Bâconnets et création de la nouvelle voie de raccordement LGV.

En complément, environ 4,2 km de protections acoustiques (écrans phoniques et isolations de façade) seront réalisés pour faciliter l'intégration urbaine et environnementale du projet.

Les améliorations sur la ligne Massy-Valenton permettront également de préserver la faisabilité de mise en œuvre d'une nouvelle gare TGV dans le secteur de Pont de Rungis – Aéroport d'Orly assurant ainsi une excellente intermodalité air/fer et un meilleur accès à la plateforme aéroportuaire d'Orly.

La présente convention, conclue entre l'AFIT France, l'État, la région Île-de-France et SNCF Réseau, porte sur les travaux de la phase REA 2 relatifs à la modernisation du secteur Ouest de la ligne ferroviaire entre Massy et Valenton.

Elle porte sur une participation de l'AFIT France (Etat) et de la région Île-de-France à hauteur de 117 752 056 € en autorisations d'engagement pour 2024.

Elle est conclue en anticipation de la finalisation et de la validation des études de niveau projet (PRO) globales par les maîtres d'ouvrages.

Il est entendu entre les parties que le montant du financement de la présente convention sera mis à jour à la suite des études PRO en fonction de la nouvelle estimation issue de ces études dont le rendu est prévu au printemps 2024. Un avenant à la présente convention sera alors conclu.

Le besoin de financement de la convention initiale signée le 3 juillet 2009 couvrait l'ensemble des secteurs Est et Ouest. Cette convention fera l'objet d'une convention de solde en 2024 entre l'Etat et SNCF Réseau, comprenant pour le secteur Ouest des dépenses liées aux études AVP, d'un montant de 5 020 014 € courants.

Conformément au courrier de la Présidente de la région Île-de-France envoyé au Préfet d'Île-de-France le 13 avril 2021, la présente convention permet de formaliser l'accord de la région Île-de-France à financer le secteur Ouest de Massy-Valenton via une participation financière forfaitaire à hauteur de 10 000 000 € non actualisables.

Du fait de la participation forfaitaire de la région Île-de-France au projet ' Massy-Valenton ', certaines dispositions de la présente convention ne sont pas applicables à la région Ile-de-France comme notamment l'article 6. Les clauses de la présente convention ne sauraient en conséquence constituer le socle d'une convention-type applicable à d'autres projets financés par la région

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation des travaux de la phase REA 2 de l'opération de modernisation du secteur Ouest de la ligne ferroviaire entre Massy et Valenton. Elle précise notamment le programme de l'opération, l'assiette de financement des travaux et leur plan de financement.

Cette convention fait suite à la « convention relative aux études de projet (PRO) des phases 2 et 3 ainsi que des DCE de la phase 2 » signée le 3 novembre 2021 et à la « convention relative au financement de la réalisation des dossiers de consultation des entreprises (DCE) de la phase 3 et des travaux de la phase REA 1 » signée le 31 mai 2022.

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

« Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton – secteur ouest visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est – Convention de travaux n° 2 »

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton consiste à modifier les infrastructures ferroviaires dans l'objectif d'améliorer la qualité de service (régularité, robustesse et capacité) des circulations qui y transitent (trafic mixte avec TGV Interrégionaux, RER C et trains de fret), en supprimant deux goulets d'étranglement : un à l'Est côté Orly, et un à l'Ouest côté Massy/Antony, qui génèrent des situations de congestion se propageant sur le reste des réseaux TGV et RERC.

Pour des raisons locales, le projet a été scindé en deux secteurs :

- Le secteur Est, objet de la présente convention, qui a été mis en service en novembre 2021, et dont il reste les derniers travaux de finition (maintien d'une banquette de ballast pour un appareil de voie en octobre 2023) ;
- Le secteur Ouest, dont les premiers travaux ont démarré en juillet 2022.

2.1 Programme global de la modernisation du secteur Ouest de la ligne Massy-Valenton

L'amélioration du secteur Ouest de la ligne Massy-Valenton a pour objectifs :

- d'améliorer la régularité, d'optimiser les temps de parcours et d'augmenter la capacité des circulations TGV (augmentation de 50% du potentiel de circulation TGV permettant la mise en œuvre de nouvelles relations entre la façade Atlantique et l'Est de la France, l'aéroport de Roissy, le Nord-Est et le Sud-Est) ;
- d'améliorer et de garantir la régularité des circulations de la branche Massy-Choisy du RER C, tout en permettant le doublement de la fréquence en heure de pointe entre Massy et Pont de Rungis-Aéroport d'Orly ;
- de préserver les possibilités de circulations des trains de fret de transit, notamment de jour, par décroisement des flux avec le RER C ;
- de réduire les nuisances ferroviaires liées au bruit et aux vibrations pour les riverains par la mise en œuvre de protections acoustiques, contribuant ainsi à améliorer l'intégration environnementale de l'opération.

Le programme de l'opération est composé des aménagements suivants :

- La création d'une 2^{ème} voie de raccordement dédiée aux TGV se rendant vers Valenton en sortie de la gare de Massy TGV afin d'éviter les conflits de circulations de sens contraire entre TGV :
 - Cette nouvelle voie s'insèrera entre la voie actuelle des TGV et les voies du RER B ;
 - Elle présentera la même vitesse de base que le raccordement actuel, à savoir 100 km/h.
- La réalisation d'un passage de cette 2^{ème} voie sous les voies du RER C pour les TGV se rendant vers Valenton, afin de résoudre le conflit d'insertion entre les TGV et les RER C :
 - La nouvelle voie de raccordement dédiée aux TGV remplacera les 2 voies du RER B passant sous le pont-rail déjà existant ;
 - Un nouvel ouvrage de franchissement des voies du RER C (saut-de-mouton) sera réalisé pour permettre aux 2 voies déplacées du RER B de passer sous celles du RER C ;
 - Le nouveau saut-de-mouton sera construit au nord du pont-rail existant et permettra le passage des 2 voies du RER B et de 2 pistes latérales, disposées de part et d'autre des voies ;
- La réalisation d'une tranchée couverte sous le parvis sud de la gare des Bâconnets côté sud afin d'accueillir la nouvelle voie dédiée aux TGV : à la sortie du saut-de-mouton actuel, la nouvelle voie dédiée aux TGV s'insèrera en tranchée ouverte tout le long du Chemin latéral, puis en tranchée couverte avant d'émerger côté Valenton pour se raccorder à la voie 2 du RER C ;
- La réalisation d'une communication supplémentaire pour rejoindre la voie 1 de la ligne Massy-Valenton depuis la voie 4 de Massy TGV et permettre ainsi les mouvements vers la ligne à Grande Vitesse Atlantique où se situe le technicentre Atlantique de Châtillon Montrouge.
- L'insertion, d'un point de vue acoustique et paysager, du Contournement ferroviaire Sud de Paris dans l'environnement urbain grâce à un ambitieux programme de protections acoustiques :
 - Protections par écran de secteurs tout le long du Chemin latéral à Antony, sur le quartier de la Fraternelle à Wissous, sur la rue des Chênes à Antony et sur la partie nord du projet de suppression du passage à niveau ;
 - Protections contre le bruit ferroviaire de secteurs multi-exposés, notamment à Wissous (quartiers de Bois-Charlet et Fribouli) ;
 - Protections suite aux travaux de terrassement sur le secteur du futur saut-de-mouton.

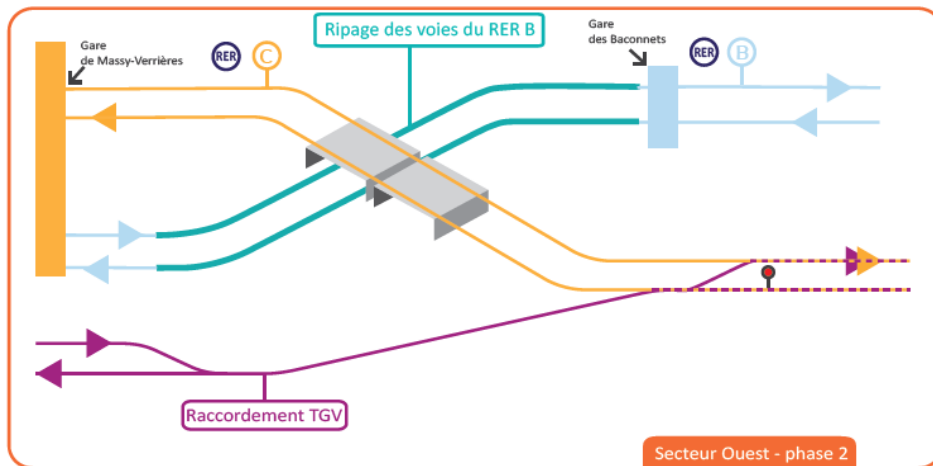
Le programme d'opération inclut également la mise en œuvre des mesures répondant aux réserves émises par la commission d'enquête et inscrites dans l'arrêté inter-préfectoral en date du 29 juin 2016 déclarant l'utilité publique du projet :

- l'engagement du maître d'ouvrage à ne pas exploiter la ligne au-delà des hypothèses maximalistes considérées dans le programme de protections acoustiques ;
- la mise en œuvre de l'intégralité du programme de protections acoustiques réglementaires et complémentaires et des mesures indiquées par le maître d'ouvrage dans son mémoire de réponse aux réserves émises par la Commission d'enquête ;
- l'engagement à respecter la qualité de vie des habitants, la propriété privée et l'environnement durant les travaux liés au projet.

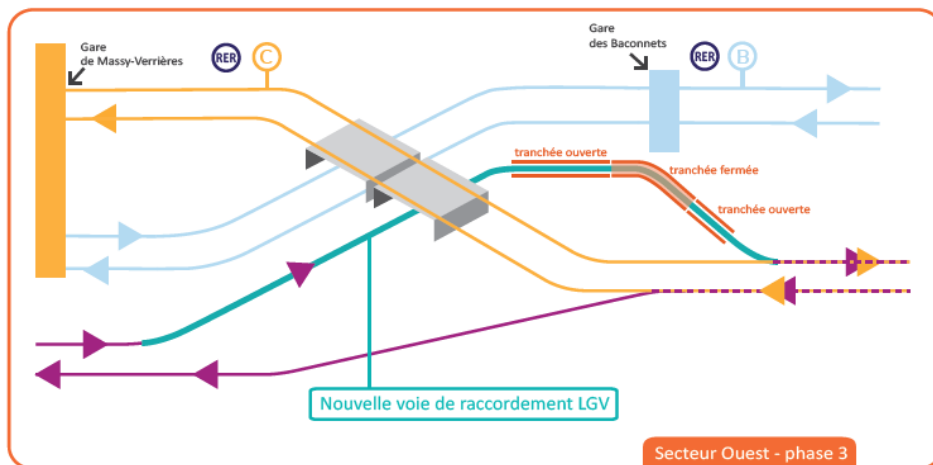
2.2 Périmètre de l'opération, objet de la convention

Dans la continuité de la phase REA1, la phase REA 2, dont le financement fait l'objet de la présente convention, porte sur la réalisation des travaux suivants :

- Déplacement des deux voies du RER B vers le nord sur environ 900m, avec passage dans le nouveau saut de mouton, puis dépose des anciennes voies



- Construction d'une nouvelle voie de raccordement LGV d'environ 1,5 km entre la sortie LGVA, passant dans l'ancien saut de mouton, puis longeant la ligne RER B et passant sous le parvis de la gare RER B Les Bâconnets, puis rejoignant la voie 2 de la ligne Massy-Valenton à l'Est de la gare des Bâconnets ;



- Construction d'une tranchée couverte sous le parking de la gare RER B Les Bâconnets et sous voirie, d'environ 100m de long, prolongée aux deux extrémités par une tranchée ouverte ;

- Adaptation des installations de signalisation aux nouveaux itinéraires y compris les postes PRS11, PRSI poste 23, PAR LGVA, Centre Bifur.
- Adaptations des installations caténaïres et de traction électrique au remaniement des voies
- Réalisation des ouvrages hydrauliques de drainage des voies remaniées, et rejet des eaux pluviales dans les réseaux existants ou dans les réseaux tiers, y compris bassin de rétention
- Installation d'écrans acoustiques : écrans 2, 3, 7, 8, 9, 10 et merlons acoustiques.

2.3 A l'issue des études PRO

Compte-tenu de la contractualisation de la présente convention en anticipation de la finalisation des études PRO actuellement en cours, les financeurs et les maîtres d'ouvrage conviennent de se retrouver lors de la validation des études afin de présenter l'ensemble des risques identifiés pour la phase travaux. En cas de besoin, l'AFIT France apportera un financement complémentaire afin d'adapter le financement à l'estimation issue des études PRO et d'augmenter la provision pour risque à un montant adéquat au niveau des risques identifiés.

2.4 Délais de réalisation des études et travaux

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux, objet de la présente convention, est de 50 mois à partir de la notification de la convention.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des travaux, objet de la présente convention est joint en Annexe 1. Il sera adapté pour tenir compte du résultat des études PRO globales une fois celles-ci validées. Il sera également adapté en cas de difficultés de mise en place des financements attendus. A cet effet, un avenant à la présente sera le cas échéant conclu.

ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES

3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage des travaux prévus à l'article 3.2 est assurée par :

- SNCF Réseau, MOA coordinateur, pour la réalisation des travaux de création du nouveau raccordement LGV ;
- RATP pour les travaux de ripage du RER B sur son périmètre.

Dans la continuité de la convention signée entre SNCF Réseau et la RATP en date du 8 juillet 2022 pour la phase REA1, une convention de répartition des maîtrises d'ouvrage pour la phase REA2 sera conclue entre SNCF Réseau et RATP afin de préciser notamment les modalités de l'exercice des maîtrises d'ouvrage dans le cadre de l'opération de modernisation du secteur Ouest de la ligne ferroviaire entre Massy et Valenton. La convention précisera par ailleurs les modalités de reversement par SNCF Réseau à la RATP de la subvention attribuée dans le cadre de la présente convention pour les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la RATP. Le reversement de subvention, accordée et versée par la Région, est autorisé conformément à l'article L1611-4 du CGCT.

3.2 Engagements de SNCF Réseau

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect des coûts du périmètre conventionnel.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2421-1 et suivants du Code de la commande publique.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement, objet de la présente convention, est assuré par :

- l'AFIT France (Etat),
- la région Île-de-France .

3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les crédits nécessaires au financement de 87 711 866 € HT CE 01/2021, soit l'équivalent de **117 752 056 € HT courants**.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Estimation du coût de la présente convention

Le coût est établi à **117 752 056 € HT en euros courants**.

4.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Les coûts détaillés du maître d'ouvrage pour l'opération globale sont repris ci-après. La présente convention ne concerne que les montants REA2 :

Postes de dépenses	REA1 en € courants	REA2 en € courants	Total REA1 + REA2 en € courants
SNCF Réseau			
DCE Phase 3	1 038 700 €		1 038 700 €
Maitrise foncière	207 336 €	739 460 €	946 796 €
Travaux	27 105 280 €	72 662 038 €	99 767 318 €
Maîtrise d'œuvre	3 020 150 €	8 095 207 €	11 115 357 €
Maîtrise d'ouvrage et MC	2 285 541 €	6 170 658 €	8 456 199 €
PR mutualisée	3 430 650 €	5 749 679 €	9 180 329 €
Traversée sous voies SIMACUR	3 719 775 €		3 719 775 €
TVA des isolations de façades (5,5%)	51 547 €		51 547 €
Total SNCF Réseau	40 858 979 €	93 417 042 €	134 276 021 €
RATP			
Travaux	6 953 962 €	21 524 066 €	28 478 028 €
Maîtrise d'œuvre	1 265 561 €	2 223 851 €	3 489 412 €
Maîtrise d'ouvrage et MC	334 108 €	587 097 €	921 205 €
PR mutualisée (cf périmètre SNCF R)			
Total RATP	8 553 631 €	24 335 014 €	32 888 645 €
TOTAL GENERAL	49 412 610 €	117 752 056 €	167 164 666 €

Les Parties reconnaissent que la réalisation complète des travaux du projet est nécessaire afin d'en atteindre pleinement les objectifs.

Aussi, en cas d'abandon des travaux de la phase REA 2 ou d'arrêt temporaire prolongé de l'opération qui impacterait les circulations et à la condition que la provision pour risques et aléas de l'opération, précisée ci-dessus, soit entièrement consommée, des frais de sécurisation supplémentaires éventuels et de mise en état définitif des réseaux seront pris en charge par l'Etat et l'AFIT France pour la remise en état de fonctionnement du réseau ferré national et du réseau de la RATP, dans un état de performance égal à celui précédent le démarrage des travaux.

Les financeurs sont informés de la mutualisation entre les maîtres d'ouvrage de la provision pour risques et dont les modalités sont définies dans la convention bilatérale entre SNCF Réseau et la RATP mentionnée à l'article 3.1 de la présente convention.

Tout au long du projet, les maîtres d'ouvrage réalisent une analyse de risques du projet. Celle-ci sera présentée aux financeurs pour le bon suivi du projet.

L'utilisation de la provision pour risques sera présentée par SNCF Réseau aux financeurs, après accord des maîtres d'ouvrage entre eux.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire leurs meilleurs efforts, comme la recherche d'économies à programme constant, pour limiter la consommation de la provision pour risques allouée dans le cadre de la présente convention afin qu'un niveau de provision pour risques suffisant demeure pour les phases ultérieures de réalisation. Le niveau de provision pour risques sera en tout état de cause réévalué au cours des phases travaux de l'opération, objet de la présente convention.

4.3 Utilisation de la provision pour risques mutualisée

Les financeurs sont informés de la mutualisation entre les maîtres d'ouvrage de la provision pour risques et dont les modalités sont définies dans la convention bilatérale entre SNCF Réseau et la RATP mentionnée à l'article 3.1 de la présente convention.

Tout au long du projet, les maîtres d'ouvrage réalisent une analyse de risques du projet. Celle-ci sera présentée aux financeurs pour le bon suivi du projet.

L'utilisation de la provision pour risques sera présentée par SNCF Réseau aux financeurs, après accord des maîtres d'ouvrage entre eux.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire leurs meilleurs efforts, comme la recherche d'économies à programme constant, pour limiter la consommation de la provision pour risques allouée dans le cadre de la présente convention afin qu'un niveau de provision pour risques suffisant demeure pour les phases ultérieures de réalisation. Le niveau de provision pour risques sera en tout état de cause réévalué au cours des phases travaux de l'opération, objet de la présente convention.

4.4 Plan de financement

Le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini en euros courants, comme suit :

Plan de financement	Montants plafonds en euros courants	Taux de participation
Etat – AFIT France	107 752 056	91,51%
région Ile-de-France (forfait, non actualisable)	10 000 000	8,49%
SNCF Réseau	0	0,00%
TOTAL	117 752 056	100,00%

Le besoin de financement couvre notamment les frais d'acquisition de données, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée, les frais de maîtrise d'œuvre, les frais de structure, ainsi que la provision pour risques.

4.5 Financements européens

Le maître d'ouvrage SNCF Réseau déposera en janvier 2024 un dossier de candidature aux subventions européennes dans le cadre de l'appel à projets du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (MIE) pour la période 2024-2028.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens.

Il appartiendra à SNCF Réseau de notifier à l'ensemble des financeurs de l'attribution d'une telle subvention le cas échéant. Le plan de financement de la présente convention sera alors modifié par voie d'avenant en fin d'opération, une fois le solde du financement européen versé.

Il appartiendra à SNCF Réseau également de diligenter la conduite du projet et la production des justificatifs nécessaires de façon à optimiser la perception des financements européens.

SNCF Réseau s'engage également à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au projet et aux travaux.

SNCF Réseau alerte les partenaires sur les règles contraignantes liées à la gestion des subventions européennes, induisant une certaine incertitude sur les montants effectivement encaissés (acquis à l'issue d'un audit éventuel a posteriori). En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure

4.6 Fiscalité

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national ou sur le réseau RATP, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.7. Modalités de paiement

4.7.1 Versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à 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 partie des travaux, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des travaux effectivement engagés.

Pour la région Île-de-France et l'AFIT France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.8 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.

À cette fin, les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et sur leur périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les bénéficiaires peuvent demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention comprendra

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- La demande est complétée d'un état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations 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 4.4.

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'Etat :

➤ Acomptes intermédiaires :

❖ Pour l'AFIT France :

- Après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes sont effectués en euros courants en fonction de l'avancement des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation de l'AFIT France prévue à l'article 4.4. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le responsable de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Les acomptes seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant total en euros courants de la participation de l'AFIT France prévue à l'article 4.4. Les demandes de versements d'acomptes comprendront les pièces suivantes:

- La facture précisant :
 - o La référence de la convention de financement ;
 - o La demande d'acompte qui résulte du taux d'avancement physique des travaux et des demandes d'acompte antérieures ;
- L'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la présente convention ;
- Le certificat d'avancement physique des travaux signé et transmis par le responsable de la Maîtrise d'Ouvrage.

Au-delà des 80 %, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses comptabilisées par nature de dépenses. Les demandes comprendront en plus des documents présentés pour les appels de fonds inférieurs à 80%, un relevé des dépenses comptabilisées visé par le responsable de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, exprimé en € courants décomposé selon les postes définis à l'article 4.2. Les acomptes seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant des participations prévues à l'article 4.4.

c– Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023.

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

4.7.2. Versement du solde

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

Pour la Région

Pour la Région, le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.7.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour l'Etat

Pour l'Etat, le solde est demandé après achèvement de l'intégralité du programme de travaux. Le versement du solde sera conditionné à la production d'un règlement de solde approuvé par l'État et produit, en euros aux conditions économiques de janvier 2021 et en euros courants, dans les conditions suivantes :

- Dans un délai maximum de 2 ans suivant l'achèvement des travaux et dans l'hypothèse où les éventuels contentieux relatifs aux marchés soient soldés, SNCF Réseau soumettra à l'État (DGITM) une proposition de règlement du solde prenant en compte un décompte général et définitif (DGD) des dépenses acquittées, marché par marché, incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi que les éventuels partages de risques selon les principes définis à l'article 4.3. L'approbation du DGD par l'État permettra d'enclencher la clôture de la convention, soit par le versement du solde par l'AFIT France, soit par le remboursement du trop-perçu par SNCF Réseau et la RATP selon le bilan du DGD ;

- Dans l'éventualité où tous les marchés ne seraient pas clos dans un délai de 2 ans suivant l'achèvement des travaux objet de la présente convention, le maître d'ouvrage proposera alors un état des dépenses, marché par marché incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et les éventuels partages de risques selon les principes définis à l'article 4.3, ainsi qu'un montant forfaitaire de dépenses tardives accompagné d'un argumentaire sur le calcul de ce forfait. L'approbation par l'État de cette proposition de règlement définitif lui confèrera le statut de DGD et permettra d'enclencher la clôture de la convention, soit par le versement du solde par l'AFIT France, soit du remboursement du trop-perçu par SNCF Réseau selon le bilan du DGD ;

Dans le cas où l'État n'approuverait pas le montant forfaitaire de dépenses tardives proposé par SNCF Réseau, la production du DGD (y compris le partage des risques) sera alors renvoyée au moment où tous les contentieux seront éteints.

4.7.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des stipulations de l'article 3 de la présente convention.

Le mandatement du financeur est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

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

Pour l'Etat :

Lorsqu'un appel de fonds est considéré par l'Etat comme pouvant être accepté, celui-ci règle au bénéfice de SNCF Réseau dans un délai de 45 (quarante-cinq) jours, à compter de la date de réception de l'appel de fonds, la somme qui lui incombe.

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les partenaires pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF Réseau appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération soit contradictoirement constatée par l'Etat.

Pour la Région :

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de la Région à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.7.1, 4.7.2 et 4.8. Dans la mesure du possible, le financeur fera ses meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

4.7.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture à :

SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

Aménagement de la liaison ferroviaire Massy-Valenton – secteur Ouest – CFI REA n°2

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Région Île-de- France	2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur- Seine	Pole finance Direction de la Comptabilité	Pole Finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 01 85 57 96 70 aude.pouyes@reseau.sncf.fr
Etat	Ministère de la Transition Ecologique Tour Séquoia 92 055 LA DEFENSE cedex	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports Sous-direction des infrastructures ferroviaires	
AFIT France	La Grande Arche Paroi Sud 92 055 LA DEFENSE CEDEX	Secrétariat général	

En ce qui concerne le paiement de la contribution de l'AFIT France, SNCF Réseau transmet, conformément aux articles 4.7.1 et 4.7.2, ses appels de fonds à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300049 et son n°EJ.

Le dépôt doit être accompagné de toutes les pièces justificatives en format PDF nécessaires à l'instruction du dossier et notamment celles prévues par la convention.

Sur les appels de fonds les mentions obligatoires suivantes doivent être indiquées très précisément :

- La date d'émission de l'appel de fonds
- La désignation de l'émetteur et du destinataire de l'appel de fond
- Le numéro de l'appel de fonds
- La dénomination précise de la convention, sa date de signature et le cas échéant son numéro
- Le montant de la subvention
- Le montant versé au titre des précédents acomptes
- Le montant de l'appel de fonds
- L'objet de la facturation

Les appels de fonds qui ne seront pas transmis avec les mentions obligatoires via le portail CHORUS PRO seront rejetés [réputés non reçus] par l'établissement et ne pourront donc être pris en charge pour traitement ni être éligibles à une demande d'intérêts de retard ou moratoires pour défaut de paiement.

Une copie de la demande sera également envoyée pour information à l'État (DGITM).

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Île-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Portail Pro. Ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés par mail à l'adresse suivante : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro. »

4.8 Caducité de la convention

4.8.1 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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 de la Présidente, 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. 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.

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

4.8.2 Caducité de la convention au titre de l'Etat

La présente convention est déclarée caduque si, à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de sa date de complète signature, le maître d'ouvrage n'a pas transmis à l'AFIT France et à l'État (DGITM) les pièces justificatives permettant de justifier, soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. L'AFIT France n'est pas tenu d'avertir les maîtres d'ouvrage de la perspective d'expiration de ce délai de caducité.

Les financements seront caducs au plus tard le 31 décembre 2030. La caducité des financements entraîne la caducité de la convention. Sur justification des maîtres d'ouvrage avant la date de caducité des financements, et après accord de l'Etat, ce délai peut être prorogé par avenant. L'avenant sera alors conclu, avant la date de caducité.

Aucune demande de paiement ne pourra être honorée après expiration du délai mentionné ci-dessus.

4.9 Comptabilité du bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études et premiers travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 4.8, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

5.1 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, techniques, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

Les financeurs se réservent 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 L. 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.

5.2 Intervention d'experts

A la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par le(s) financeur(s), d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. GESTION DES ÉCARTS

La participation financière de la Région étant forfaitaire et non actualisable, ce financeur est exclu des dispositions de cet article.

6.1 A l'issue des études PRO

En cas de dépassement ou de diminution du besoin de financement mentionné à l'article 4.4, à l'issue de la validation des études PRO ou durant les travaux de la phase REA2, les maîtres d'ouvrage saisissent le comité de pilotage afin qu'il soit décidé des suites à donner, comme la mobilisation d'un financement complémentaire de l'AFIT France par l'intermédiaire d'un avenant à la présente convention, selon les modalités ci-dessous.

6.2 En cours d'opération

Les risques financiers liés à l'actualisation du coût de l'opération en fonction de l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés par l'AFIT France. Ces risques s'entendent à la hausse ou à la baisse par rapport aux hypothèses d'évolution du TP01 utilisées pour l'estimation du coût mentionné à l'article 4.4.

De même, les aléas et risques non imputables au MOA listés à titre indicatif à l'Annexe 4, entraînant une évolution du coût des travaux sous périmètre de maîtrise d'ouvrage RATP ou de SNCF Réseau, sont supportés par l'AFIT France et l'Etat. SNCF Réseau et la RATP devront justifier ces évolutions de coûts sur la base d'un dossier motivé et présenté en comité de pilotage. Ce dossier devra parvenir à l'Etat et à l'AFIT France avec un délai de préavis minimal de 3 mois en fonction de l'échéance à laquelle les maîtres d'ouvrage considèrent que des engagements financiers complémentaires seraient nécessaires pour le bon avancement de l'opération.

En cas de faute exclusive de SNCF Réseau et hors des cas mentionnés en Annexe 4, entraînant une évolution à la hausse du coût des travaux sous périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, le maître d'ouvrage devra justifier ces évolutions de coûts sur la base d'un dossier motivé et présenté en comité de pilotage. Ce dossier devra parvenir à l'Etat et à l'AFIT France avec un délai de préavis minimal de 3 mois en fonction de l'échéance à laquelle les maîtres d'ouvrage considèrent que des engagements financiers complémentaires seraient nécessaires pour le bon avancement de l'opération.

Toute dérive de planning ou de coûts du périmètre RATP ne sera en aucun cas supportée par SNCF Réseau. En cas de faute exclusive de la RATP et hors des cas mentionnés en annexe 4, entraînant une évolution à la hausse du coût des travaux sous périmètre de maîtrise d'ouvrage de la RATP, le maître d'ouvrage devra justifier ces évolutions de coûts sur la base d'un dossier motivé et présenté en comité de pilotage auquel il sera convié. Ce dossier devra parvenir à l'Etat et à l'AFIT France avec un délai de préavis minimal de 3 mois en fonction de l'échéance à laquelle les maîtres d'ouvrage considèrent que des engagements financiers complémentaires seraient nécessaires pour le bon avancement de l'opération. En cas d'accord de l'AFIT France, le financement complémentaire pourra faire l'objet d'un avenant à la présente convention en vue du reversement à la RATP.

Dans tous les cas, en cas d'absence de réponse du comité de pilotage, de l'Etat et de l'AFIT France dans un délai d'un mois ou de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire. Si le désaccord

persiste, le maître d'ouvrage se réserve le droit d'adapter le programme d'opération, objet de la présente convention, à hauteur des financements disponibles, ou pourra résilier la convention dans les conditions prévues à l'article 8.2 de la présente convention.

Par ailleurs, les demandes de modifications du programme d'opération, objet de la présente convention, formulées par un financeur de la convention ou un tiers devront être intégralement prises en charge financièrement par le demandeur. Le cas échéant, les modifications pourront donner lieu à la signature d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des parties signataires de la présente convention et présidé par l'Etat, en la personne d'un membre de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), également président du comité technique et financier décrit ci-après.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- D'informer les parties de l'avancement des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement, de tenue des délais et de mise à jour financière ;
- De s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où les maîtres d'ouvrage prévoient une modification du programme ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et aussi souvent que nécessaire. Il sera convoqué en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Le comité technique et financier est composé d'un représentant technique de chacun des membres du comité de pilotage de la présente convention et est présidé par un membre de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Ce comité assistera le comité de pilotage dans le suivi de l'avancement physique et financier des travaux.

Les maîtres d'ouvrage informeront toutes les parties en amont de tout besoin de modification de la consistance des travaux et des risques de dépassement des coûts.

ARTICLE 8. DISPOSITIONS GENERALES

8.1 Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.7.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties.

8.2 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun 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.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au(x) titulaire(s) du(des) marché(s) passé(s) pour la réalisation des travaux objet de la présente convention.

8.3 Communication

Les parties signataires de la présente convention s'engagent à faire mention des financeurs dans toute publication ou communication sur le projet financé.

À chaque publication, SNCF Réseau fait mention du financement de chacun des financeurs et de l'Union Européenne le cas échéant.

SNCF Réseau mentionne le concours financier des partenaires et en feront état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

SNCF Réseau s'engage par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, devront faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des subventions.

8.4 Confidentialité

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement. La partie qui délivre de telles informations informe expressément son interlocuteur de leur caractère confidentiel.

SNCF et l'Etat s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. SNCF et l'Etat s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur ;
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

8.5 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 quatre (4) 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 six (6) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les Parties sont de la compétence du Tribunal Administratif compétent.

8.6 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5 et des stipulations de l'article 8.2, 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 4.7.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.8.

Conformément aux dispositions de l'article 17 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la date de prise en compte des dépenses 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.

8.7 Mesures d'ordre

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

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Etat,

Rodolphe GINTZ
Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France,

Rodolphe GINTZ

Président du Conseil d'administration par intérim

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Président du conseil régional d'Île-de-France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice générale adjointe Finances Achats

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

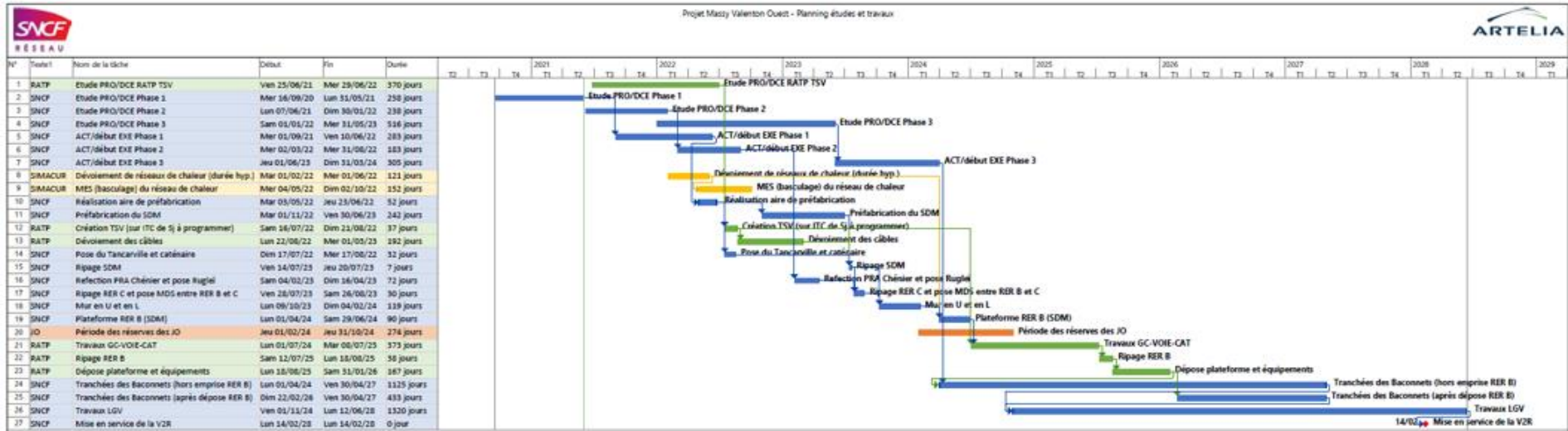
Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 4 : Liste indicative et non exhaustive des risques et aléas non imputables aux maîtres d'ouvrage

ANNEXE 1

Calendrier indicatif des travaux de la phase REA 2 et de l'ensemble du projet de modernisation du secteur Ouest de la ligne Massy-Valenton



ANNEXE 2
ORGANIGRAMME NOMINATIF

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

ANNEXE 3
ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	21 550 411	22 627 931	22 627 931	18 317 849	15 085 288	7 542 644	107 752 055
Région	2 000 000	2 100 000	2 100 000	1 700 000	1 400 000	700 000	10 000 000
Total	23 550 411	24 727 931	24 727 931	20 017 849	16 485 288	8 242 644	117 752 055

Annexe 4 : Liste indicative et non exhaustive des risques et aléas non imputables aux maîtres d’ouvrage

L’Etat et SNCF Réseau conviennent que des évènements peuvent impacter les coûts et délais de réalisation de l’opération, dont le traitement s’inscrit dans le cadre des dispositions de l’article 6 sans pour autant être imputables aux maîtres d’ouvrages. A titre indicatif et de manière non exhaustive, ces évènements peuvent être les suivants :

- Retard dans les études ou travaux d’un autre maître d’ouvrage ou concessionnaire de réseaux ;
- Retard dans la mise en place des financements ;
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d’ouvrage ;
- Retard des partenaires dans la prise de décisions ou non prise de décision ;
- Cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l’exécution par l’une ou l’autre des parties, de ses obligations au titre de la présente convention ;
- Retard non fautif dans l’obtention ou non obtention d’une autorisation administrative ;
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l’annulation des documents d’urbanisme ;
- Evolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l’opération.
- Recours par des tiers bloquant l’exécution de l’opération ;
- Apparition d’éléments extérieurs à l’opération nécessitant des investigations et des adaptations du projet (découvertes archéologiques, contamination ou pollution du sol et du sous-sol, explosifs, aléas géotechniques,...)
- Pandémie dont celle de COVID-19 ;
- Nécessité d’obtenir une déclaration d’utilité publique modificative ;
- Décalage dans le démarrage des travaux en raison d’un retard dans la mise en place des financements ;
- Surcoûts liés au décalage dans le démarrage des travaux en raison notamment d’un retard dans la mise en place des financements, dont notamment :
 - démobilisation/remobilisation des ressources,
 - reprogrammation des ITC sur les domaines de SNCF R comme RATP (interruption temporaires de circulations ferroviaires),
 - mesures d’accélération
- Evolution de la conjoncture économique ;
- Non obtention des emprises foncières nécessaires aux travaux de SNCF R comme RATP
- Non obtention d’interruptions temporaires de circulations ferroviaires sur les domaines de SNCF R comme RATP ;
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée) ;
- Retard dû à des modifications de programme ;
- Opposition sociale ou politique (manifestations / grèves / blocages, etc.) ;
- Terrorisme, conflits ;
- Crise économique ;
- Événements climatiques défavorables ou exceptionnels (catastrophe naturelle) ;
- Dégradation, destruction des équipements ;
- Événement échappant au contrôle des maîtres d’ouvrage imprévisible (Article 1218 du Code Civil) ;
- Décision administrative nationale ou européenne, ou juridique, ou acte arbitraire ayant un impact sur le déroulé du projet ;
- Plaintes riverains ou tiers sur équipements développés ;
- L’apparition d’éléments extérieurs à l’opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...).

La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d’empêcher la bonne réalisation des travaux, Cette description ne peut porter préjudice aux maîtres d’ouvrage lors de la survenance d’un risque ou d’un aléa non listé.

**Annexe 8 : PNBf Communauté de Roissy-Pays-de-France
convention de financement études acoustiques**



Engagement 2024

Points noirs bruits ferroviaires en Île-de-France

Convention de financement

relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy - Pays de France

Table des matières

PRÉAMBULE	5
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES	6
2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION	6
2.2. LE CONTENU DES ETUDES ACOUSTIQUES PREALABLES	6
2.3. DELAIS DE REALISATION	7
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	7
3.1. LA MAITRISE D'OUVRAGE	7
3.2. LES FINANCEURS	7
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	8
4.1. REGIME DE TVA	8
4.2. ESTIMATION DU COUT DU PROJET	8
4.3. COUTS DETAILLES DU MAITRE D'OUVRAGE	8
4.4. PLAN DE FINANCEMENT	9
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	9
4.6. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	12
4.7. CADUCITE DES SUBVENTIONS POUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROISSY PAYS DE FRANCE	12
4.8. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	13
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	13
ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS	13
ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION	13
7.1. S'AGISSANT DES FONDS ISSUS DE LA CESSION D'ACTIFS DU GROUPE SNCF (FONDS PLAN DE RELANCE) :	13
7.2. COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF)	13
7.3. COMITE DES FINANCEURS	14
7.4. INFORMATION HORS CSCF	15
7.5. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	15
ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	15
ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES	16
9.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	16
9.2. REGLEMENT DES LITIGES	16
9.3. RESILIATION DE LA CONVENTION	16
9.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	16
9.5. MESURES D'ORDRE	17
ARTICLE 10. PIÈCES ANNEXES	17
ANNEXES	22
ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME NOMINATIF	23
ANNEXE 2 ÉCHEANCIER PREVISIONNEL	24
ANNEXE 3 CALENDRIER PREVISIONNEL	25
ANNEXE 4 DETAIL DU PROGRAMME DES ETUDES	26

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**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° CP 2024-_____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- La **Communauté d'agglomération Roissy Pays de France**, représentée par son Président, habilité par la délibération du Conseil Communautaire n°..... du portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Président, et suivant une décision n° ____ en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, inscrite au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par M. Gilles GAUTRIN, en qualité de directeur de la Modernisation et du Développement de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet

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

Ci-après collectivement désignés comme « **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°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- Vu** la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses décrets d'application du 9 janvier 1995 ;
- Vu** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 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** la délibération n°..... du portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France ;
- 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** la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres ;
- Vu** la circulaire et l'instruction interministérielles du 28 février 2002 relatives à la politique de prévention et de résorption du bruit ferroviaire ;
- Vu** la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres ;
- 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, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions sur Contrat Plan Etat-Région et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;
- Vu** l'arrêté préfectoral 2018/DDT/SEPR/279 du 21 décembre 2018 portant approbation du PPBE des grandes infrastructures ferroviaires de l'État en Seine-et-Marne ;
- Vu** la délibération n° CR 2021-016 du 4 février 2021 approuvant la convention d'intention relative à l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France sur le périmètre SNCF ;
- Vu** le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance issu des 600 millions de produits de cessions réalisés par le groupe SNCF signé le 20 septembre 2021 et ses annexes ;
- Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, ainsi que son règlement d'intervention associé ;
- Vu** la délibération du conseil régional 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 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;
- Vu** la délibération n° CP _____ du _____ de la commission permanente du conseil régional approuvant la présente convention ;
- Vu** la délibération du Conseil Communautaire n°3.5.77 du 17 juillet 2020 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Président, et suivant une décision n° _____ en date du _____ habilitant le Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France à signer la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

Contexte

Dans le cadre de la circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs bruit, complétée et modifiée depuis par celle du 28 février 2002, et celle du 25 mai 2004 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, des études acoustiques préalables (CP 01-14) ont été menées en 2003 et financées par la région Île-de-France et SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage sur des sites pilotes. Elles ont permis d'identifier et de localiser un certain nombre de points noirs du bruit (PNB) ferroviaire le long des voies ferrées sur les territoires des communes.

Des solutions techniques de résorption de ces PNB ont été proposées, en distinguant la part de protection à la source (par exemple : écrans) de la part de protection de façades.

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des points noirs du bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades, programme financé par l'ADEME et SNCF Réseau, des études acoustiques ont été réalisées en 2017 sur 35 communes. Les résultats ont montré des écarts importants – majoritairement à la baisse - sur le nombre de PNB ferroviaire, ceci principalement en raison des évolutions de trafic (notamment le trafic Fret) et du renouvellement du matériel roulant.

Dans un contexte de réseau ferroviaire dense au sein d'une urbanisation importante le long des voies de son réseau, la Direction générale Île-de-France de SNCF Réseau est particulièrement concernée par la problématique de réduction des nuisances acoustiques liées à la circulation des trains. Les sollicitations des élus, associations et riverains pour le traitement des nuisances sonores sont quotidiennes et fortement soutenues politiquement : le sujet du bruit est donc une préoccupation constante sur le réseau francilien.

Les retours d'expérience de ces dernières années pour l'ensemble des projets ont clairement mis en évidence la nécessité d'anticiper ce sujet dans les phases d'élaboration des projets d'investissement sur le réseau francilien et ceci dès les phases amont : il s'agit d'un enjeu majeur de l'acceptabilité des projets de développement du réseau francilien.

Dans le cadre des précédents CPER, l'État et la Région ont participé au financement d'opérations réalisées sur de nombreux sites pilotes (communes identifiées comme prioritaires en 2002/2003), notamment sur les communes franciliennes de Chelles, Vaires-sur-Marne, Saint-Denis (Pierre Sémard et Paul Éluard), Quincy-sous-Sénart, Asnières-sur-Seine, Bondy, Noisy-le-Sec, Vanves, Malakoff, La Garenne-Colombes, Courbevoie...

Sur la période 2021-2022, l'État a décidé d'inscrire l'accélération des travaux de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle nationale dans le plan de relance afin de traiter la résorption des points noirs de bruit ferroviaire.

Le plan de relance ferroviaire – faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021 – a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports. Le plan de relance confirme la volonté de l'État de voir affecter des crédits pour la résorption des PNB, et ce au travers des crédits issus des produits de cessions du groupe SNCF à hauteur de 120 M€. Ces investissements visent à accélérer la résorption des points noirs bruit ferroviaire.

En s'appuyant sur le CPER 2015-2020 prolongé et le Plan de Relance, l'État, la Région et SNCF Réseau ont adopté une convention d'intention (n° CR 2021-016 du 4 février 2021) qui fixe un cadre d'intervention pour lutter contre le bruit ferroviaire en Île-de-France. La présente convention s'inscrit dans ce cadre.

Cette convention, notifiée le 15 décembre 2021, présente un état des lieux partagé des études et des actions en cours. Elle met les informations à la disposition des élus et des collectivités de manière transparente et équitable, et précise les règles d'engagement de la Région, de l'État et de SNCF Réseau pour financer les études acoustiques ainsi que les travaux. Elle couvre l'ensemble du territoire francilien et traduit la volonté des partenaires de proposer un cadre d'intervention concret pour les collectivités ayant approuvé un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Dans le cadre de cette convention d'intention, les parties traitent préférentiellement les opérations de réduction du bruit à la source. En cas d'infaisabilité avérée, les parties se réservent le droit de financer des protections de façades. La faisabilité des opérations de réduction du bruit à la source est examinée au regard de trois critères que sont le gain acoustique, la faisabilité technique au regard notamment des contraintes d'insertion du site et l'équilibre entre le coût et les bénéfices attendus.

Par délibération n° CP 2022-319 en date du 23 septembre 2022, la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France a approuvé la nouvelle politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France ainsi que le règlement d'intervention associé qui prévoit notamment une participation du bloc local à hauteur de 25%.

Le PPBE des grandes infrastructures ferroviaires de l'État du département de Seine-et-Marne a été adopté par arrêté préfectoral 018/DDT/SEPR/279 du 21 décembre 2018.

La Communauté d'agglomération a fait part à SNCF Réseau, le 8 décembre 2023, de sa volonté de participer au cofinancement des études acoustiques sur son territoire. Sur cette base, un projet de convention a été établi afin de formaliser l'accord des parties.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études préalables acoustiques sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études préalables acoustiques,
- préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'études,
- définir les résultats d'études à remettre aux financeurs,
- définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

« Convention relative au financement des études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France. »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES ÉTUDES

2.1. Périmètre de la convention

Les études acoustiques réalisées dans le cadre de cette convention concernent le bruit ferroviaire uniquement, dans des communes situées sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France en Île-de-France, et autour des lignes ferroviaires gérées par SNCF Réseau.

Le détail du programme des études est joint en **Annexe 4**.

2.2. Le contenu des études acoustiques préalables

Les études ont pour objectif d'actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire en identifiant au sein de chaque commune, et pour chaque périmètre, les bâtiments exposés au bruit ferroviaire (les références sont les seuils Points Noirs du Bruit), et de rechercher des solutions techniques permettant de réduire le bruit (murs antibruit et/ou traitement acoustique des façades).

Les études comprennent notamment :

- La réalisation de campagnes de mesures acoustiques selon les normes en vigueur ;
- La réalisation de modèles numériques de simulation acoustique ;

- La caractérisation du bruit ferroviaire en tout point (en façade des immeubles, à tous les étages), pour la situation actuelle ;
- La caractérisation du bruit ferroviaire en tout point (en façade des immeubles, à tous les étages), pour la situation future ;
- L'identification des bâtiments et étages dépassant les seuils Points Noirs du Bruit ferroviaire ;
- L'étude de différentes solutions techniques de réduction du bruit (résorption des PNB) ;
- L'estimation du coût des solutions proposées (estimation en phase émergence) ;
- Le décompte des bâtiments PNBf, nombre de logements, et la population exposée au bruit ;
- Le calcul du nombre de PNBf, de logements, et de la population protégée.

Elles comprennent également l'établissement de cartes, de rapports complets et de supports de présentation. Le détail technique est décrit en **Annexe 4**.

L'ensemble des résultats d'études sera remis par le maître d'ouvrage aux financeurs de la présente convention sous le format le plus adapté.

2.3. **Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la Convention.

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

ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. **La maîtrise d'ouvrage**

3.1.1. Identification 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).

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des études, telles que définies dans l'article 2.1, objet de la présente convention.

3.1.2. Engagement du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.2. **Les financeurs**

3.2.1. Identification des financeurs

Le financement des études acoustiques faisant l'objet de la présente convention est assuré dans le cadre des programmes pluriannuels d'investissements des financeurs, fonds relai CPER « Mobilités », programme de traitement du bruit ferroviaire et Plan de relance de l'État par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France ;
- SNCF Réseau (au titre des fonds du plan de relance).

3.2.2. Engagements des financeurs

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études, dans la limite des montants inscrits au plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du projet

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes non actualisables et non révisables (voir Annexe 4).

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **222 892 €** courants HT.

4.3. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

Montant prévisionnel détaillé		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Coût en € courants HT
SNCF Réseau	Décompte des PNB avec identification des bâtis (y compris décompte de logements et de population)	216 205 €
	Frais MOA	6 687 €
	Total	222 892 €

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.

4.4. Plan de financement

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

Financeurs	Montant en euros courants	Clé
État	22 289,20 €	10%
région Île-de-France	55 723,00 €	25%
Communauté d'agglomération de Roissy Pays de France	55 723,00 €	25%
SNCF Réseau au titre des fonds Plan de relance de l'État	89 156,80 €	40%
TOTAL	222 892,00 €	100%

La participation de SNCF Réseau à 40% est issue des produits de cession des filiales du Groupe SNCF dans le cadre du Plan de relance conclu avec l'État sus-visé.

Les clés de répartition précitées sont uniquement valables pour les phases d'études couvertes par la présente convention.

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20 % du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à 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 partie des études acoustiques, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des études effectivement engagées.

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.

À 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 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Région comprendront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des paiements précisant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes réalisés, leur date de comptabilisation au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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

b – Demande de versement des acomptes auprès de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France:

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France comprendront les éléments suivants :

- 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 référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire et déposée sous Chorus pro.

c – Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'Etat comprendront les éléments suivants :

- 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 référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire et déposée sous Chorus pro.

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro, :

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :

L'État : 110 002 011 00044 ;

- Le code service ;

L'État : EALCPCM075 ;

- Et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

Le numéro d'engagement sera communiqué au bénéficiaire sur demande par l'État (DRIEAT-IF) suite à la notification de la convention. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

d- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n°2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER transport 2023-2027 et au fonds relais pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France au bénéficiaire et par l'État est plafonné à 95% du montant de la subvention.

Pour la Région, si au moins une convention de financement relative à cette opération (pour la phase études uniquement) est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal du bénéficiaire indiqué à l'article 3.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente.

4.5.3. 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 au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2, 4.6 et 4.7.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'Article 1

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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	Fonction Téléphone / courriel
région Île-de-France	RÉGION ÎLE-DE-FRANCE 2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
Communauté d'agglomération Roissy Pays de France	6bis Av. Charles de Gaulle, 95700 Roissy-en-France	Direction de la Transition Environnementale et Energétique	Carla VAN CANNEYT cvancanneyt@roissypaysdefrance.fr TEL : 06 27 66 29 04
État	DRIEAT Île-de-France	SPOT/UBSF	Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 85 61 Nicolas BONNET nicolas.bonnet@developpement-

			durable.gouv.fr 01 40 61 89 50
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe Unité Credit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01 85 57 95 74

4.5.5. Identification des Parties pour la facturation

Les identifiants des Parties rappelés dans le tableau ci-dessous devront figurer sur les factures émises par le bénéficiaire.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
région Île-de-France	237 500 079 00015	FR 38 237 500 079	200
Communauté d'agglomération Roissy Pays de France	200 055 655 00019	FR41200055655	/
État / DRIEAT-IF	130 029 325 00011	FR 621 300 29 325	EALCPCM075
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	/

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Caducité des subventions pour la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France

La subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de la signature de la présente convention de financement, le bénéficiaire n'a pas transmis aux financeurs une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un an (1) maximum par décision du président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

4.8. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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

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

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

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau informe l'État des paiements réalisés sur la base de cette convention selon les modalités définies dans le protocole et ses annexes sus-visées.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions par bénéficiaire, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4 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.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du Comité de Suivi de la Convention de Financement et du Comité des Financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

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

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'achèvement des Études peut être proposé sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

7.1. S'agissant des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe SNCF (Fonds Plan de Relance) :

La gouvernance et les modalités de suivi de l'allocation des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe s'inscrivent dans les modalités arrêtées dans le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance et ses annexes.

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau rendra compte à l'Etat et à la SA SNCF de l'utilisation des fonds à la fin de chaque semestre.

SNCF Réseau adressera lors des comités techniques la liste des projets prévisionnels et réalisés (libellé et montants des dépenses de la période et des dépenses cumulées par projet) sur 2022-2025.

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

SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage organise un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le CSCF » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières du Projet.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par SNCF Réseau avec un préavis minimum d'un mois.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses.

L'ensemble des documents du maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Études,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des études.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels.

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

3/ La communication autour du Projet :

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

7.3. Comité des financeurs

Le Comité des financeurs réunit les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois par SNCF Réseau.

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.4. Information hors CSCF

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 des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

7.5. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du maître d'ouvrage 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, les financeurs du projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative au projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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 projets inscrits 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, maîtres d'ouvrage ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région et Communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Études, après validation du comité des financeurs.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

9.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2. Règlement des litiges

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

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

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

9.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, 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 pour motif d'intérêt général, prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études, objet de la présente convention.

9.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2;
- à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.6 et 4.7.

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 la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France, la date de prise en compte des dépenses court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par délibération, si elle est différente.

9.5. Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 10. PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France,
préfet de Paris

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

Pour la Région Île-de-France,

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

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

Pour la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France,

Pascal DOLL

Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN
Directeur de la Modernisation et du Développement
SNCF Réseau Île-de-France

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études préliminaires

ANNEXE 1 : Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Le pilotage des études est réalisé par le pôle acoustique du Centre de Compétences en Développement Durable, au sein de la Direction de la Modernisation et du Développement.

La personne en charge de la mission est Christophe ROSIN, responsable acoustique au Centre de Compétences en Développement Durable.

Les études acoustiques sont en totalité externalisées à des bureaux d'études acoustiques spécialisés et indépendants.

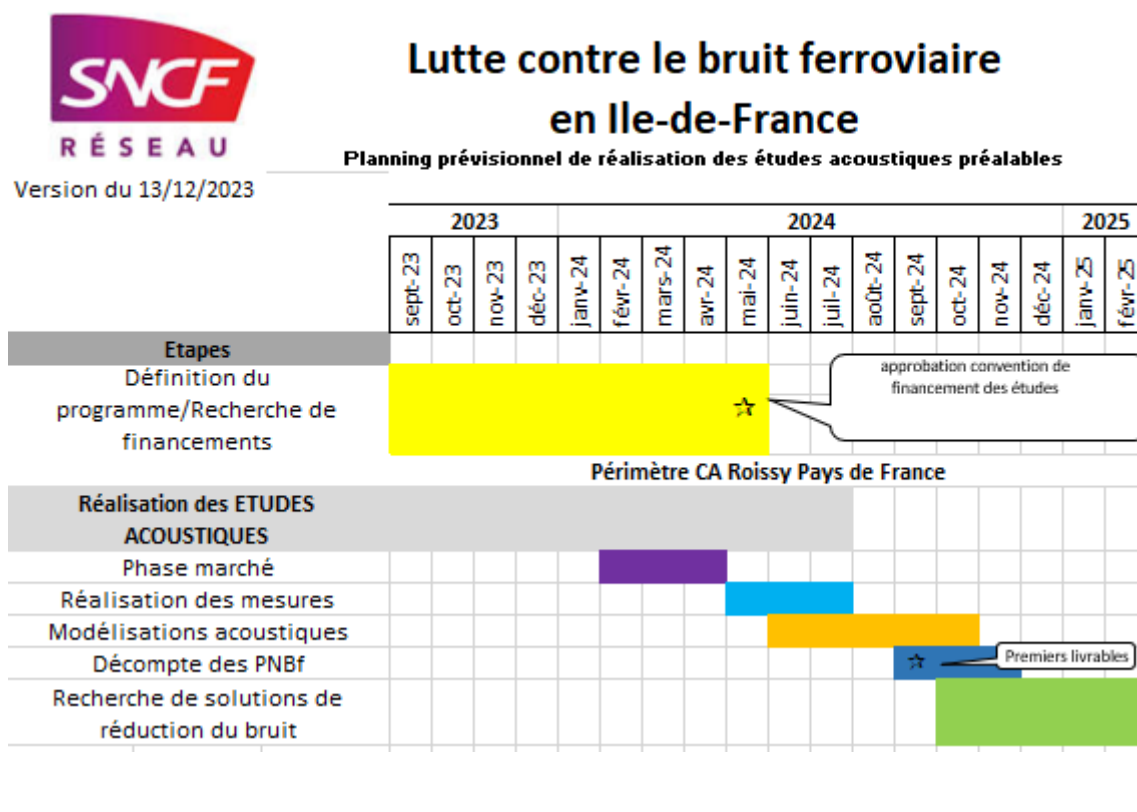
ANNEXE 2 Échéancier prévisionnel

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RÉSEAU EN € COURANTS

	Avance à la signature (20%)	2nd semestre 2024	1er semestre 2025	Total
région Île-de-France	11 144,60 €	22 289,20 €	22 289,20 €	55 723,00 €
État	4 457,84 €	8 915,68 €	8 915,68 €	22 289,20€
Communauté d'agglomération Roissy Pays de France	11 144,60 €	22 289,20 €	22 289,20 €	55 723,00 €
TOTAL	26 747,04 €	53 494,08 €	53 494,08 €	133 735,20 €

ANNEXE 3 Calendrier prévisionnel

Le planning d'études acoustiques EP sur le périmètre de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (12 communes) prévoit un démarrage des études à compter de mai 2024, jusqu'à début 2025.



ANNEXE 4 Détail du programme des études

A. Rappel du contexte général

Pour des projets de murs antibruit, le retour d'expérience montre que le délai moyen entre les phases d'émergence et de réalisation est de dix ans. Les financements sont complexes avec de nombreux financeurs (État, Région, SNCF Réseau, ADEME, plusieurs communautés d'agglomérations, plusieurs villes...), avec des modifications de programme tout au long du projet. **Il est donc nécessaire d'anticiper le plus en amont possible.**

Le projet de programme de lutte contre le bruit ferroviaire s'appuie sur les conclusions de différents travaux :

- Le Plan de prévention du Bruit de l'Environnement en Île-de-France, élaboré à partir d'une hiérarchisation des zones à enjeu prioritaire réalisée par Bruitparif ;
- La hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire établie par SNCF Réseau :
 - sur la base de données anciennes : depuis 2009, le trafic et les matériels roulants ont évolué
 - avec un décompte des points noirs du bruit ferroviaire (PNBf) réalisé par une méthode simplifiée et majorante : **18 000 PNBf potentiels en IDF**
- Des études acoustiques récentes ont été réalisées dans le cadre du programme 2017-2020 d'isolation acoustique des façades (financement ADEME et SNCF réseau).

Des études acoustiques d'identification des PNB avec recherche de solutions ont démarré sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris courant 2022.

B. Programme fonctionnel

Les études acoustiques préalables ont pour principaux objectifs :

- d'actualiser le décompte des bâtiments PNBf ;
- d'étudier l'opportunité et les possibilités de réduction du bruit ferroviaire notamment par l'installation d'écrans antibruit et par isolation acoustique des façades ;
- d'estimer les coûts relatifs à ces travaux ;
- de sélectionner les secteurs permettant de poursuivre les études en phase APO pour réaliser les opérations de murs antibruit dans les prochaines années.

Le périmètre des études acoustiques à réaliser au sein de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France est défini en s'appuyant sur l'analyse des études acoustiques déjà réalisées dans le cadre de projets (programme 2017-2020 de traitement acoustique des façades,...)

Le programme fonctionnel d'études se concentre sur les 12 communes de la communauté d'agglomération Roissy - Pays de France situé dans le Val d'Oise (95).

Parmi ces 12 communes, 5 communes sont identifiées par la Région dans le cadre de la liste des 200 communes prioritaires du bruit en IDF : Sarcelles, Mitry-Mory, Goussainville, Gonesse, Garges-lès-Gonesse.

Liste des 12 communes concernées :

Commune	Convention d'intention	Description des études
Mitry-Mory	Non	5 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Goussainville	Non	5 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Arnouville-les-Gonesse	Non	5 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Villeparisis	Non	3 à 4 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Louvres	Non	3 à 4 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Saint-Mard	Non	3 à 4 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Gonesse	Non	2 mesures de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Compans	Non	1 mesure de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Garges-les-Gonesse	Non	1 mesure de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Sarcelles	Non	1 mesure de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Rouvres	Non	1 mesure de bruit + modélisation et fiches par bâti PNB
Moussy-le-Neuf	Non	Uniquement des mesures et fiches par bâti PNB

Sur l'ensemble des 12 communes concernées, les études comprendront les missions suivantes :

- Réalisation de mesures acoustiques (de 1 à 5 mesures par commune) ;
- Modélisation acoustique par simulation numérique ;
- Identification des bâtiments PNBf (y compris les étages concernés) ;
- Décompte des bâtiments PNBf, du nombre de logements, et de la population exposée au bruit ;
- Estimations de coûts des protections.

Sur les communes où des PNBf sont recensés, des études plus poussées seront réalisées, elles comprendront les missions supplémentaires suivantes :

- Modélisation acoustique des écrans antibruit (y compris dimensionnement et optimisation des écrans) ;
- Estimation du gain acoustique attendue par bâtiment (et par étage) ;
- Calcul du nombre de PNBf, de logements, et de populations protégées ;
- Estimation du coût des protections.

C. Détail financier estimatif

Estimations financières en euros constants et en euros courants HT

Étude acoustique	Coût total en € constants HT (CE 04/2020)	Coût total en € courants HT
Décompte des PNB avec identification des bâtis (y compris décompte de logements et de population)	160 050 €	216 205 €
Frais MOA	4 950 €	6 687 €
TOTAL	165 000 €	222 892 €

**Annexe 9 : Programme de lutte contre le bruit ferroviaire
études acoustiques sur 34 intercommunalités**



Engagement 2024

Points noirs bruits ferroviaires en Île-de-France

Convention de financement
relative aux études acoustiques en
phase d'émergence, pour actualiser
le décompte des Points Noirs du
Bruit ferroviaire (PNBF) sur un
périmètre de 34 intercommunalités
d'Île-de-France

Table des matières

TABLE DES MATIERES	2
PRÉAMBULE	5
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	6
ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES	7
2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION	7
2.2. LE CONTENU DES ETUDES ACOUSTIQUES PREALABLES	7
2.3. DELAIS DE REALISATION	7
ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	7
3.1. LA MAITRISE D'OUVRAGE	7
3.2. LES FINANCEURS	8
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	8
4.1. REGIME DE TVA	8
4.2. ESTIMATION DU COUT DU PROJET	8
4.3. COUTS DETAILLES DU MAITRE D'OUVRAGE	8
4.4. PLAN DE FINANCEMENT	9
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT	9
4.6. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION	12
4.7. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE	12
ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	12
ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS	12
ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION	13
7.1. S'AGISSANT DES FONDS ISSUS DE LA CESSION D'ACTIFS DU GROUPE SNCF (FONDS PLAN DE RELANCE) :	13
7.2. COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF)	13
7.3. COMITE DES FINANCEURS	14
7.4. INFORMATION HORS CSCF	14
7.5. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE	14
ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	15
ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES	15
9.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION	15
9.2. REGLEMENT DES LITIGES	15
9.3. RESILIATION DE LA CONVENTION	15
9.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	16
9.5. MESURES D'ORDRE	16
ARTICLE 10. PIÈCES ANNEXES	16
ANNEXES	20
ANNEXE 1 : ORGANIGRAMME NOMINATIF	21
ANNEXE 2 ÉCHEANCIER PREVISIONNEL	22
ANNEXE 3 CALENDRIER PREVISIONNEL	23
ANNEXE 4 DETAIL DU PROGRAMME DES ETUDES	24

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**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° CP 2024-_____de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, inscrite au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par M. Gilles GAUTRIN, en qualité de directeur de la Modernisation et du Développement de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet

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

Ci-après collectivement désignés comme « **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° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses décrets d'application du 9 janvier 1995 ;
- Vu** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 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 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** la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres ;
- Vu** la circulaire et l'instruction interministérielles du 28 février 2002 relatives à la politique de prévention et de résorption du bruit ferroviaire ;
- Vu** la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres ;
- 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, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions sur Contrat Plan Etat-Région et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;
- Vu** l'arrêté préfectoral n°14 985 du 20 décembre 2018 portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières nationales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département du Val d'Oise ;
- Vu** la délibération n° CR 2021-016 du 4 février 2021 approuvant la convention d'intention relative à l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France sur le périmètre de la SNCF ;
- Vu** le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance issu des 600 millions de produits de cessions réalisés par le groupe SNCF signé le 20 septembre 2021 et ses annexes ;
- Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, ainsi que son règlement d'intervention associé ;
- Vu** la délibération du conseil régional 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 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;
- Vu** la délibération n° CP 2023-_____ du _____ de la commission permanente du conseil régional approuvant la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

PRÉAMBULE

Contexte

Dans le cadre de la circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs bruit, complétée et modifiée depuis par celle du 28 février 2002, et celle du 25 mai 2004 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, des études acoustiques préalables (CP 01-14) ont été menées en 2003 et financées par la région Île-de-France et SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage sur des sites pilotes. Elles ont permis d'identifier et de localiser un certain nombre de points noirs du bruit (PNB) ferroviaire le long des voies ferrées sur les territoires des communes. Des solutions techniques de résorption de ces PNB ont été proposées, en distinguant la part de protection à la source (par exemple : écrans) de la part de protection de façades.

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des points noirs du bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades, programme financé par l'ADEME et SNCF Réseau, des études acoustiques ont été réalisées en 2017 sur 35 communes. Les résultats ont montré des écarts importants – majoritairement à la baisse - sur le nombre de PNB ferroviaire, ceci principalement en raison des évolutions de trafic (notamment le trafic Fret) et du renouvellement du matériel roulant.

Dans un contexte de réseau ferroviaire dense au sein d'une urbanisation importante le long des voies de son réseau, la Direction Générale Île-de-France de SNCF Réseau est particulièrement concernée par la problématique de réduction des nuisances acoustiques liées à la circulation des trains. Les sollicitations des élus, associations et riverains pour le traitement des nuisances sonores sont quotidiennes et fortement soutenues politiquement : le sujet du bruit est donc une préoccupation constante sur le réseau francilien.

Les retours d'expérience de ces dernières années pour l'ensemble des projets ont clairement mis en évidence la nécessité d'anticiper ce sujet dans les phases d'élaboration des projets d'investissement sur le réseau francilien et ceci dès les phases amont : il s'agit d'un enjeu majeur de l'acceptabilité des projets de développement du réseau francilien.

Dans le cadre des précédents CPER, l'Etat a participé au financement d'opérations réalisées sur de nombreux sites pilotes (communes identifiées comme prioritaires en 2002/2003), notamment sur les communes franciliennes de Chelles, Vaires-sur-Marne, Saint-Denis (Pierre Sénard et Paul Éluard), Quincy-sous-Sénart, Asnières-sur-Seine, Bondy, Noisy-le-Sec, Vanves, Malakoff, La Garenne-Colombes, Courbevoie...

Sur la période 2021-2022, l'État a décidé d'inscrire l'accélération des travaux de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle nationale dans le plan de relance afin de traiter la résorption des points noirs de bruit ferroviaire.

Le plan de relance ferroviaire – faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021 – a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports. Le plan de relance confirme la volonté de l'État de voir affecter des crédits pour la résorption des PNB, et ce au travers des crédits issus des produits de cessions du groupe SNCF à hauteur de 120 M€. Ces investissements visent à accélérer la résorption des points noirs bruit ferroviaire.

En s'appuyant sur le CPER 2015-2020 prolongé et le Plan de Relance, l'Etat, la Région et SNCF Réseau ont adopté une convention d'intention (n° CR 2021-016 du 4 février 2021) qui fixe un cadre d'intervention pour lutter contre le bruit ferroviaire en Île-de-France. La présente convention s'inscrit dans ce cadre.

Cette convention, notifiée le 15 décembre 2021, présente un état des lieux partagé des études et des actions en cours. Elle met les informations à la disposition des élus et des collectivités de manière transparente et équitable, et précise les règles d'engagement de la Région, de l'État et de SNCF Réseau pour financer les études acoustiques ainsi que les travaux. Elle couvre l'ensemble du territoire francilien et traduit la volonté des partenaires de proposer un cadre d'intervention concret pour les collectivités ayant approuvé un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Dans le cadre de cette convention d'intention, les parties traitent préférentiellement les opérations de réduction du bruit à la source. En cas d'infaisabilité avérée, les parties se réservent le droit de financer des protections de façades. La faisabilité des opérations de réduction du bruit à la source est examinée au regard de trois critères que sont le gain acoustique, la faisabilité technique au regard notamment des contraintes d'insertion du site et l'équilibre entre le coût et les bénéfices attendus.

Par délibération n° CP 2022-219 en date du 23 septembre 2022, la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France a approuvé la nouvelle politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Afin d'une part, de maximiser la mobilisation des fonds du plan de relance ferroviaire conclu entre l'Etat et SNCF Réseau et d'autre part, d'accélérer la mise en œuvre des opérations de réduction des nuisances sonores ferroviaires en Île-de-France, l'Etat a proposé à SNCF Réseau de prendre à sa charge, dans le cadre de la présente convention, les 25 % de financement habituellement attendus des collectivités locales (bloc local).

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études préalables acoustiques sur le périmètre des 34 (trente-quatre) intercommunalités suivantes :

- **Communautés d'Agglomération** : Cœur d'Essonne Agglomération, de Cergy Pontoise, de Saint-Quentin-en-Yvelines, Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, Plaine Vallée, Saint Germain Boucles de Seine, Val d'Yerres Val de Seine, Versailles Grand Parc, Coulommiers Pays de Brie, de l'Etampois Sud-Essonne, du Pays de Fontainebleau, du Pays de Meaux, Marne et Gondoire, Rambouillet Territoires et Val d'Europe Agglomération ;
- **Communautés de Communes** : Bassée-Montois, Brie des Rivières et Châteaux, Cœur d'Yvelines, de la Brie Nangissienne, de la Vallée de l'Oise et des Trois-Forêts, du Haut Val-d'Oise, du Pays de Limours, du Pays de Montereau, du Provinois, du Val Briard, Entre Juine et Renarde, Gally-Mauldre, Gâtinais-Val de Loing, Les Portes Briardes Entre Villes et Forêts, Les Portes de l'Île-de-France, Moret Seine et Loing, Pays de Nemours, et Sausseron Impressionnistes ;
- **Communauté Urbaine** Grand Paris Seine et Oise.

Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études préalables acoustiques,
- préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'études,
- définir les résultats d'études à remettre aux financeurs,
- définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

« Convention relative au financement des études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de 34 intercommunalités en Île-de-France. »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES ÉTUDES

2.1. Périmètre de la convention

Les études acoustiques réalisées dans le cadre de cette convention concernent le bruit ferroviaire uniquement, dans des communes situées sur les périmètres des 34 intercommunalités.

Le détail du programme des études est joint en **Annexe 4**.

2.2. Le contenu des études acoustiques préalables

Les études ont pour objectif d'actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire en identifiant au sein de chaque commune, et pour chaque périmètre, les bâtiments exposés au bruit ferroviaire (les références sont les seuils Points Noirs du Bruit), et de rechercher des solutions techniques permettant de réduire le bruit (murs antibruit et/ou traitement acoustique des façades).

Les études comprennent notamment :

- La réalisation de campagnes de mesures acoustiques selon les normes en vigueur ;
- La réalisation de modèles numériques de simulation acoustique ;
- La caractérisation du bruit ferroviaire en tout point (en façade des immeubles, à tous les étages), pour la situation actuelle ;
- La caractérisation du bruit ferroviaire en tout point (en façade des immeubles, à tous les étages), pour la situation future ;
- L'identification des bâtiments et étages dépassant les seuils Points Noirs du Bruit ferroviaire ;
- L'étude de différentes solutions techniques de réduction du bruit (résorption des PNB) ;
- L'estimation du coût des solutions proposées (estimation en phase émergence) ;
- Le décompte des bâtiments PNBf, nombre de logements, et la population exposée au bruit ;
- Le calcul du nombre de PNBf, de logements, et de la population protégée.

Elles comprennent également l'établissement de cartes, de rapports complets et de supports de présentation. Le détail technique est décrit en **Annexe 4**.

L'ensemble des résultats d'études sera remis par le maître d'ouvrage aux financeurs de la présente convention sous le format le plus adapté.

2.3. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la Convention.

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

ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. La maîtrise d'ouvrage

3.1.1. Identification 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).

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des études, telles que définies dans l'article 2.1, objet de la présente convention.

3.1.2. Engagement du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.2. Les financeurs

3.2.1. Identification des financeurs

Le financement des études acoustiques faisant l'objet de la présente convention est assuré dans le cadre des programmes pluriannuels d'investissements des financeurs, notamment le fonds relai CPER « Mobilités », le programme de traitement du bruit ferroviaire et le Plan de relance de l'État par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- SNCF Réseau (au titre des fonds du plan de relance).

3.2.2. Engagements des financeurs

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études, dans la limite des montants inscrits au plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du projet

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes non actualisables et non révisables. (voir Annexe 4)

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **2 449 630 € courants HT**.

4.3. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

Montant prévisionnel détaillé		
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Coût en € courants HT
SNCF Réseau	Décompte des PNB avec identification des bâtis (y compris décompte de logements et de population)	2 376 141,10 €
	€ MOA	73 488,90 €
	Total	2 449 630,00 €

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.

4.4. Plan de financement

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

Financiers	Montant en euros courants	Clé
État	244 963,00 €	10%
Région Île-de-France	612 407,50 €	25%
SNCF Réseau au titre des fonds Plan de relance	1 592 259,50 €	65%
TOTAL	2 449 630,00 €	100%

La participation de SNCF Réseau à 65% est issue des produits de cession des filiales du Groupe SNCF dans le cadre du Plan de relance conclu avec l'État sus-visé.

Les clés de répartition précitées sont uniquement valables pour les phases d'études couvertes par la présente convention.

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à 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 partie des études acoustiques, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des études effectivement engagées.

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.

À 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 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Région comprendront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des paiements précisant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes réalisés, leur date de comptabilisation au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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

b – Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'État comprendront les éléments suivants :

- 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 référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire et déposée sous Chorus pro.

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro, :

. Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :

L'État : 110 002 011 00044 ;

. Le code service ;

L'État : EALCPCM075 ;

. Et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

Le numéro d'engagement sera communiqué au bénéficiaire sur demande par l'État (DRIEAT-IF) suite à la notification de la convention. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

d- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant de la subvention.

Pour la Région, si au moins une convention de financement relative à cette opération (pour les études uniquement) est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal du bénéficiaire indiqué à l'article 3.2. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente.

4.5.3. Paie ment

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 au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1., 4.5.2., 4.6 et 4.7.

Le mandatement des financeurs est libellé de telle sorte qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'Article 1

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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	Fonction Téléphone / courriel
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr
Etat	DRIEAT Île-de-France	SPOT/UBSF	Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 85 61 Nicolas BONNET nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 89 50
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Service Trésorerie Groupe Unité Credit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01 85 57 95 74

4.5.5. Identification des Parties pour la facturation

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
Région Île-de-France	237 500 079 00015	FR 38 237 500 079	200
État / DRIEAT-IF	130 029 325 00011	FR 621 300 29 325	EALCPCM075

SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	/
-------------	-------------------	-------------------	---

4.6. **Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. **Comptabilité du Bénéficiaire**

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

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

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

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

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau informe l'État des paiements réalisés sur la base de cette convention selon les modalités définies dans le protocole et ses annexes sus-visées.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions par bénéficiaire, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4 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.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du Comité de Suivi de la Convention de Financement et du Comité des Financeurs. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

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

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'achèvement des Études peut être proposé sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

7.1. S'agissant des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe SNCF (Fonds Plan de Relance) :

La gouvernance et les modalités de suivi de l'allocation des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe s'inscrivent dans les modalités arrêtées dans le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance et ses annexes.

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau rendra compte à l'Etat et à la SA SNCF de l'utilisation des fonds à la fin de chaque semestre.

SNCF Réseau adressera lors des comités techniques la liste des projets prévisionnels et réalisés (libellé et montants des dépenses de la période et des dépenses cumulées par projet) sur 2022-2025.

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

SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage organise un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières du Projet.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par SNCF Réseau avec un préavis minimum d'un mois. Les représentants des 35 CA/CC/CU pourront être conviés à ces comités de pilotage.

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

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses.

L'ensemble des documents du maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des études.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels.

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

3/ La communication autour du Projet :

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

7.3. Comité des financeurs

Le Comité des financeurs réunit les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois par SNCF Réseau. Les représentants des 35 CA/CC/CU pourront être conviés à ces comités de pilotage.

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.4. Information hors CSCF

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 des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

7.5. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du maître d'ouvrage et des financeurs. Les représentants des 34 intercommunalités pourront être conviés à ces comités de pilotage.

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, les financeurs du projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative au projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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 projets inscrits 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, maîtres d'ouvrage ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région et communautés d'agglomération/communautés de communes.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité des financeurs.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

9.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2. Règlement des litiges

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

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

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

9.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études, objet de la présente convention.

9.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2;
- à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.6 et 4.7.

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.

9.5. Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 10. PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques et financières font partie intégrante de la convention.

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France,
préfet de Paris

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

Pour la région Île-de-France,

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

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN
Directeur de la Modernisation et du Développement
SNCF Réseau Île-de-France

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 4 : Détail du programme des études préliminaires

ANNEXE 1 : Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Le pilotage des études est réalisé par le pôle acoustique du Centre de Compétences en Développement Durable, au sein de la Direction de la Modernisation et du Développement.

La personne en charge de la mission est Christophe ROSIN, responsable acoustique au Centre de Compétences en Développement Durable.

Les études acoustiques sont en totalité externalisées à des bureaux d'études acoustiques spécialisés et indépendants.

ANNEXE 2 Échéancier prévisionnel

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

	Avance à la signature (20%)	2nd semestre 2024	1er semestre 2025	Total
Région Île-de-France	122 481,50 €	244 963,00 €	244 963,00 €	612 407,50 €
État	48 992,60 €	97 985,20 €	97 985,20 €	244 963,00 €
Total	171 474,10 €	342 948,20 €	342 948,20 €	857 370,50 €

ANNEXE 3 Calendrier prévisionnel

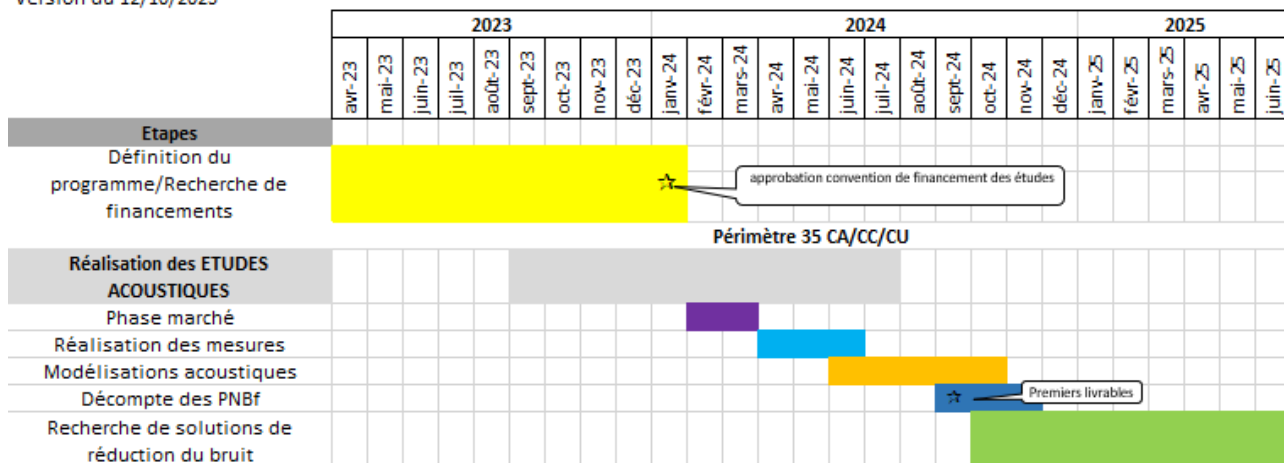
Le planning d'études acoustiques EP sur le périmètre des 34 intercommunalités (150 communes) prévoit un démarrage des études courant 2024 et un déroulement jusqu'en 2025.



Version du 12/10/2023

Lutte contre le bruit ferroviaire en Ile-de-France

Planning prévisionnel de réalisation des études acoustiques préalables



ANNEXE 4 Détail du programme des études

A. Rappel du contexte général

Pour des projets de murs antibruit, le retour d'expérience montre que le délai moyen entre les phases d'émergence et de réalisation est de dix ans. Les financements sont complexes avec de nombreux financeurs (État, Région, SNCF Réseau, ADEME, plusieurs Communautés d'agglomérations, plusieurs villes...), avec des modifications de programme tout au long du projet. **Il est donc nécessaire d'anticiper le plus en amont possible.**

Le projet de programme de lutte contre le bruit ferroviaire s'appuie sur les conclusions de différents travaux :

- Le Plan de prévention du Bruit de l'Environnement en Île-de-France, élaboré à partir d'une hiérarchisation des zones à enjeu prioritaire réalisée par Bruitparif ;
- La hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire établie par SNCF Réseau :
 - sur la base de données anciennes : depuis 2009, le trafic et les matériels roulants ont évolué
 - avec un décompte des points noirs du bruit ferroviaire (PNBf) réalisé par une méthode simplifiée et majorante : **18 000 PNBf potentiels en IDF**
- Des études acoustiques récentes ont été réalisées dans le cadre du programme 2017-2020 d'isolation acoustique des façades (financement ADEME et SNCF réseau).

Des études acoustiques d'identification des PNB avec recherche de solutions ont démarré sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris courant 2022. Courant 2023, des conventions de financement concernant un premier périmètre de quatre communautés d'agglomération sont en cours de signature :

- Val Parisis,
- Paris Vallée de la Marne
- Melun Val de Seine,
- Paris Saclay.

B. Programme fonctionnel

Les études acoustiques préalables ont pour principaux objectifs :

- d'actualiser le décompte des bâtiments PNBf ;
- d'étudier l'opportunité et les possibilités de réduction du bruit ferroviaire notamment par l'installation d'écrans antibruit et par isolation acoustique des façades ;
- d'estimer les coûts relatifs à ces travaux ;
- de sélectionner les secteurs permettant de poursuivre les études en phase APO pour réaliser les opérations de murs antibruit dans les prochaines années.

Le périmètre des études acoustiques à réaliser au sein des 34 intercommunalités est défini en s'appuyant sur l'analyse des études acoustiques déjà réalisées dans le cadre de projets (programme 2017-2020 de traitement acoustique des façades, ...)

**Identification des Points Noirs du
Bruit ferroviaire en Ile de France**

Définition des périmètres d'études
(hors Métropole du Grand Paris)

Légende

Communes concernées
Plan bruit Région Ile de France
PNB pot. SNCF Réseau (obs. du bruit)
Périmètre retenu pour les études

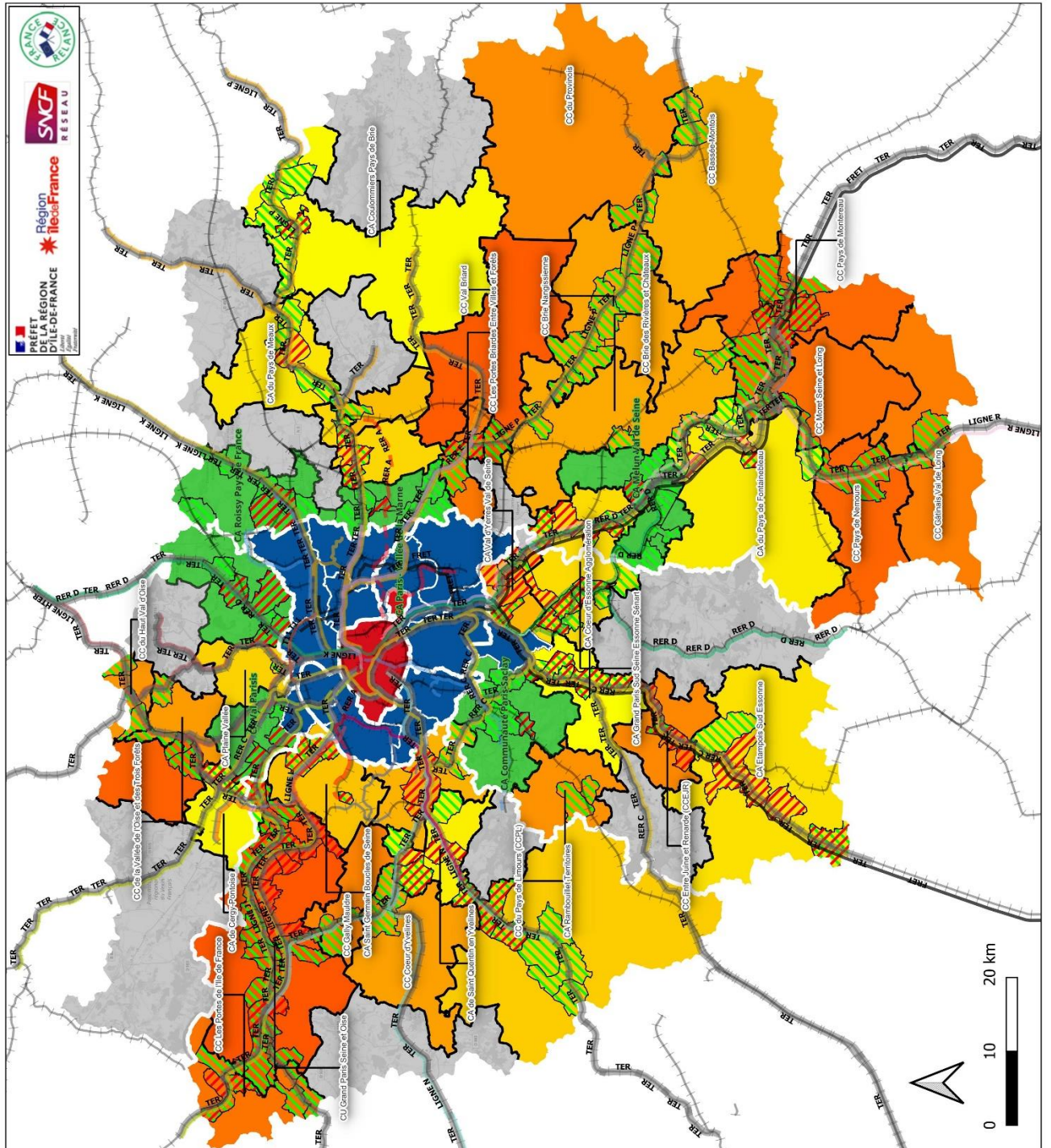


EPCI avec financement des CA (x5)

- CA Coeur d'Essonne Agglomération
- CA Coulommiers Pays de Brie
- CA de Cergy-Pontoise
- CA de Saint Quentin en Yvelines
- CA du Pays de Fontainebleau
- CA du Pays de Meaux
- CA Etampois Sud Essonne
- CA Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart
- CA Marne et Gondoire
- CA Plaine Vallée
- CA Rambouillet Territoires
- CA Saint Germain Boucles de Seine
- CA Val d'Europe Agglomération
- CA Val d'Yerres Val de Seine
- CA Versailles Grand Parc (CAVGP)
- CC Bassée-Montois
- CC Briè des Rivières et Châteaux
- CC Briè Nangisienne
- CC Coeur d'Yvelines
- CC de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts
- CC du Haut Val d'Oise
- CC du Pays de Limours (CCPL)
- CC du Provenois
- CC Entre Juine et Renarde (CCEJR)
- CC Gally Mauldre
- CC Gâtinais Val de Loing
- CC Les Portes Briardes Entre Villes et Forêts
- CC Les Portes de l'Ile de France
- CC Moret Seine et Loing
- CC Pays de Montereau
- CC Pays de Nemours
- CC Sausseron Impressionnistes
- CC Val Briard
- CU Grand Paris Seine et Oise

Lignes ferroviaires

- RER A (SNCF)
- RER A
- RER B (SNCF)
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E
- RER P
- LIGNE H
- LIGNE K
- LIGNE L
- LIGNE J
- LIGNE N
- LIGNE U
- LIGNE R
- T4
- T11
- Lignes TER
- Fret
- Autres lignes



Le programme fonctionnel d'études se concentre sur 150 communes des intercommunalités d'Ile-de-France suivantes :

- **Communautés d'agglomération** : Cœur d'Essonne Agglomération, de Cergy Pontoise, de Saint-Quentin-en-Yvelines, Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, Plaine Vallée, , Saint Germain Boucles de Seine, Val d'Yerres Val de Seine, Versailles Grand Parc, Coulommiers Pays de Brie, de l'Etampois Sud-Essonne, du Pays de Fontainebleau, du Pays de Meaux, Marne et Gondoire, Rambouillet Territoires et Val d'Europe Agglomération,
- **Communautés de communes** : Bassée-Montois, Brie des Rivières et Châteaux, Cœur d'Yvelines, de la Brie Nangissienne, de la Vallée de l'Oise et des Trois-Forêts, du Haut Val-d'Oise, du Pays de Limours, du Pays de Montereau, du Provinois, du Val Briard, Entre Juine et Renarde, Gally-Mauldre, Gâtinais-Val de Loing, Les Portes Briardes Entre Villes et Forêts, Les Portes de l'Ile-de-France, Moret Seine et Loing, Pays de Nemours et Sausseron Impressionnistes.
- **Communauté Urbaine** : Grand Paris Seine et Oise.

Liste des communes concernées :

CA Cœur d'Essonne Agglomération

COMMUNE	COMMUNE
SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	VILLEMORISSON-SUR-ORGE
MAROLLES-EN-HUREPOIX	BRETIGNY-SUR-ORGE
SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	

CA de Cergy-Pontoise

COMMUNE	COMMUNE
MAURECOURT	ERAGNY
SAINTE-OUEN-L'AUMONE	

CA Saint-Quentin-en-Yvelines

COMMUNE	COMMUNE
PLAISIR	VILLEPREUX
LA VERRIERE	COIGNIERES
GUYANCOURT	

CA Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart

COMMUNE	COMMUNE
SAVIGNY-LE-TEMPLE	LE COUDRAY-MONTCEAUX
CESSON	VILLABE
CORBEIL-ESSONNES	COMBS-LA-VILLE
RIS-ORANGIS	COURCOURONNES
EVRY	

CA Plaine Vallée

COMMUNE	COMMUNE
DEUIL-LA-BARRE	

CA Saint-Germain Boucles de Seine

COMMUNE	COMMUNE
SARTROUVILLE	SAINTE-GERMAIN-EN-LAYE
MAISONS-LAFFITTE	CARRIERES-SUR-SEINE
HOUILLES	

CA Val d'Yerres Val de Seine

COMMUNE	COMMUNE
EPINAY-SOUS-SENART	VIGNEUX-SUR-SEINE

CA Versailles Grand Parc

COMMUNE	COMMUNE
LES-LOGES-EN-JOSAS	JOUY-EN-JOSAS
BIEVRES	VIROFLAY

CA Coulommiers Pays de Brie

COMMUNE	COMMUNE
LA FERTE-SOUS-JOUARRE	LUZANCY
USSY-SUR-MARNE	SAACY-SUR-MARNE
CHANGIS-SUR-MARNE	MERY-SUR-MARNE
CITRY	NANTEUIL-SUR-MARNE
CHAMIGNY	

CA de l'Etampois Sud-Essonne

COMMUNE	COMMUNE
ANGERVILLE	MORIGNY-CHAMPIGNY

CA du Pays de Fontainebleau

COMMUNE	COMMUNE
CHARTRETTES	BOURRON-MARLOTTE
SAMOREAU	FONTAINEBLEAU
HERICY	SAMOIS-SUR-SEINE
VULAINES-SUR-SEINE	

CA du Pays de Meaux

COMMUNE	COMMUNE
TRILPORT	ISLES-LES-VILLENROY
VILLENROY	POINCY

CA Marne et Gondoire

COMMUNE	COMMUNE
DAMPART	LAGNY-SUR-MARNE
POMPONNE	CHALIFERT

CA Rambouillet Territoires

COMMUNE	COMMUNE
RAMBOUILLET	GAZERAN
LE PERRAY-EN-YVELINES	SAINT-HILARION
LES ESSARTS-LE-ROI	

Val d'Europe Agglomération

COMMUNE	COMMUNE
ESBLY	COUPVRAY

CC Bassée-Montois

COMMUNE	COMMUNE
HERME	LIZINES
GOUAIX	

CC Brie des Rivières et Châteaux

COMMUNE	COMMUNE
FONTAINE-LE-PORT	VALENCE-EN-BRIE
OZOUER-LE-VOULGIS	MOISENAY

CC Cœur d'Yvelines

COMMUNE	COMMUNE
BEYNES	SAINT-GERMAIN-DE-LA-GRANGE
THIVERVAL-GRIGNON	

CC de la Brie Nangissienne

COMMUNE	COMMUNE
VERNEUIL-L'ETANG	GRANDPUITS-BAILLY-CARROIS
NANGIS	MORMANT
AUBEPIERRE-OZOUER-LE-REPOS	RAMPILLON

CC de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts

COMMUNE	COMMUNE
PARMAIN	PRESLES

CC du Haut Val d'Oise

COMMUNE	COMMUNE
BRUYERES-SUR-OISE	PERSAN
CHAMPAGNE-SUR-OISE	

CC du Pays de Limours

COMMUNE	COMMUNE
FORGES-LES-BAINS	VAUGRIGNEUSE

CC du Pays de Montereau

COMMUNE	COMMUNE
CANNES-ECLUSE	LA BROSSE-MONTCEAUX
LA GRANDE-PAROISSE	ESMANS
VARENNES-SUR-SEINE	MAROLLES-SUR-SEINE
MONTEREAU-FAULT-YONNE	

CC du Provinois

COMMUNE	COMMUNE
LONGUEVILLE	MAISON-ROUGE

CC du Val Briard

COMMUNE	COMMUNE
PRESLES-EN-BRIE	

CC Entre Juine et Renard

COMMUNE	COMMUNE
CHAMARANDE	

CC Gally-Mauldre

COMMUNE	COMMUNE
MAREIL-SUR-MAULDRE	MAULE

CC Gâtinais-Val de Loing

COMMUNE	COMMUNE
SOUPPES-SUR-LOING	LA MADELEINE-SUR-LOING

CC Les Portes Briardes Entre Villes et Forêts

COMMUNE	COMMUNE
GRETZ-ARMAINVILLIERS	OZOIR-LA-FERRIERE

CC Les Portes d'Ile-de-France

COMMUNE	COMMUNE
BONNIERES-SUR-SEINE	BREVAL
PORT-VILLEZ	NEAUPHLETTE
JEUFOSSE	MENERVILLE
FRENEUSE	

CC Moret Seine et Loing

COMMUNE	COMMUNE
CHAMPAGNE-SUR-SEINE	MONTIGNY-SUR-LOING
VEUEUX-LES-SABLONS	MORET-SUR-LOING
VERNOU-LA-CELLE-SUR-SEINE	THOMERY
SAINT-MAMMES	

CC Pays de Nemours

COMMUNE	COMMUNE
SAINT-PIERRE-LES-NEMOURS	NEMOURS
BAGNEAUX-SUR-LOING	GREZ-SUR-LOING

CC Saucsseron Impressionnistes

COMMUNE	COMMUNE
AUVERS-SUR-OISE	VALMONDOIS
BUTRY-SUR-OISE	

CU Grand Paris Seine et Oise

COMMUNE	COMMUNE
CONFLANS-SAINTE-HONORINE	NEZEL
TRIEL-SUR-SEINE	LIMAY
ROSNY-SUR-SEINE	AULNAY-SUR-MAULDRE
VAUX-SUR-SEINE	EPONE
ANDRESY	ACHERES
JUZIERS	ROLLEBOISE
MEZY-SUR-SEINE	CHANTELOUP-LES-VIGNES
MANTES-LA-JOLIE	ISSOU
MEULAN	PORCHEVILLE
HARDRICOURT	BUHELAY
GARGENVILLE	PERDREAUVILLE

Sur l'ensemble des 150 communes concernées, les études comprendront les missions suivantes :

- Réalisation de mesures acoustiques (de 1 à 5 mesures par commune) ;
- Modélisation acoustique par simulation numérique ;
- Identification des bâtiments PNBf (y compris les étages concernés) ;
- Décompte des bâtiments PNBf, du nombre de logements, et de la population exposée au bruit ;
- Estimations de coûts des protections.

Sur les communes où des PNBf sont recensés, des études plus poussées seront réalisées, elles comprendront les missions supplémentaires suivantes :

- Modélisation acoustique des écrans antibruit (y compris dimensionnement et optimisation des écrans) ;
- Estimation du gain acoustique attendue par bâtiment (et par étage) ;
- Calcul du nombre de PNBf, de logements, et de populations protégées ;
- Estimation du coût des protections.

C. Détail financier estimatif

Estimations financières en euros constants et en euros courants HT

Étude acoustique	Coût total en € constants HT (CE 04/2020)	Coût total en € courants HT
Décompte des PNB avec identification des bâtis (y compris décompte de logements et de population)	1 769 903,00 €	2 376 141,10 €
Frais MOA	53 097,00 €	73 488,90 €
TOTAL	1 823 000,00 €	2 449 630,00 €

**Annexe 10 : RER A Gare Neuilly-Plaisance convention de
financement PRO-DCE**

2024

Schéma directeur du RER A

Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE et aux premiers travaux, du projet RATP de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance

N° convention : 24D27509



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. Périmètre de la convention.....	6
2.2. Délais de réalisation.....	6
Article 3. Rôles et engagements des parties	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations	7
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	7
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	7
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage.....	7
3.3. Les financeurs	8
3.3.1. Identification	8
3.3.2. Engagements	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Estimation du coût du Projet	8
4.2. Coût de réalisation détaillé	8
4.3. Plan de financement.....	8
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	9
4.4.1. Versement d'acomptes	9
4.4.2. Versement du solde	10
4.4.3. Paiement.....	10
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation	10
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	11
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire	11
Article 5. Modalités de contrôle	11
5.1. Par les financeurs.....	11
5.2. Par Île-de-France Mobilités	11
5.3. Intervention d'experts	11
Article 6. Audit.....	12
Article 7. Gestion des écarts.....	12
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	12
7.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	12
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention.....	13
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	13
8.2. Comité des financeurs.....	14
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs	14
8.4. Suivi de la communication institutionnelle.....	14
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études	15
Article 10. Dispositions générales	15
10.1. Modification de la convention.....	15
10.2. Règlement des litiges.....	15
10.3. Résiliation de la convention	15
10.4. Date d'effet et durée de la convention	16
10.5. Mesures d'ordre	16
Article 11. PIÈCES ANNEXES.....	16

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 « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2024-_____ de la commission permanente du conseil régional en date du ____ mars 2024,

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

En deuxième lieu,

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12^e arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Jean CASTEX, Président Directeur Général,

Ci-après désignée par « **la RATP** » ou le « **Maître d'ouvrage** »,

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9^{ème}, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2021/_____ en date du _____,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice** », « **l'AO** ».

Les financeurs, le maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sont 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 délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2012/0163 du 06 juin 2012 relative à l'approbation du Schéma directeur du RER A ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 12-866 du 21 novembre 2012 relative à la Convention de financement des études d'Avant-Projet du schéma directeur du RER A ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 relative à la convention de financement des études préliminaires des gares du Schéma Directeur du RER A sur le périmètre RATP ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2013-220 du 10 juillet 2013 portant approbation de la convention de financement des études préliminaires des gares du Schéma Directeur du RER B Sud ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 09-15 du 12 février 2015 approuvant le projet de Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 et notamment son article 3 relatif aux subventions régionales accordées pour les opérations de transport du Contrat de Plan 2015-2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;

Vu la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 15-695 du 08 octobre 2015 relative à la convention de financement des études complémentaires d'Avant-Projet – niveau PRO relatives à l'aménagement des gares du RER A sur le périmètre RATP ;

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

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2018/468 du 9 octobre 2018 approuvant les études préliminaires pour la désaturation et la rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance ;

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° CR2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240206- du 6 février 2024 approuvant l'avant-projet relatif à la désaturation de l'accès secondaire de la gare du RER A de Neuilly-Plaisance ;

Vu la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-____ du ____ mars 2024 approuvant la présente convention,

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

Considérant que les études d'avant-projet (AVP) du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance ont été financées en 2020 hors CPER, dans le cadre du contrat PQI conclu entre IDFM et la RATP ;

DEFINITIONS

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 la désaturation de l'accès secondaire et la rénovation partielle du bâtiment principal et des quais de la gare de Neuilly-Plaisance du RER A.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le maître d'ouvrage au titre de la présente convention.

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

La rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance est inscrite dans le Schéma directeur de la ligne A (SDLA), approuvé en 2012. En parallèle, un contrat de pôle prévoyait l'étude de la désaturation de l'accès secondaire de la gare, abandonné en 2011, faute de financement. Le Comité de pilotage IdFM de mars 2016 a validé l'évolution du périmètre de la rénovation en intégrant la désaturation de l'accès secondaire dans le SDLA.

Dès lors, la RATP a missionné l'agence d'architecture « Véra Broez » qui a livré en janvier 2018 deux scénarios d'aménagement au stade des études de faisabilité, sur l'ensemble du pôle gare. Le conseil d'administration IdFM du 9 octobre 2018 a approuvé le scénario n°2 des études préliminaires pour la désaturation et la rénovation de la gare de Neuilly-Plaisance.

IDFM a reprecisé ensuite le périmètre de rénovation afin de réduire le coût d'objectif de l'Opération. Ainsi le traitement de l'Espace de Vie Bus (EVB) et le local Véligo initialement prévus sont désormais exclus du périmètre de l'Opération, ainsi que le traitement des abords de la gare, sur foncier RATP.

Entre 2018 et 2020, les études de flux ont intégré dans leurs analyses, la nouvelle grille horaire mise en place par la Direction du RER A, suite à l'installation du système de pilotage automatique « SACEM ». La gare de Neuilly-Plaisance n'étant pas systématiquement desservie, le problème de saturation de l'accès secondaire ne s'en trouve pas résolu.

En 2020, IDFM a validé la prise en charge financière des études AVP contenant le volet rénovation et désaturation de la gare, dans le cadre du PQI conclu entre IDFM et la RATP.

Le dossier d'études d'avant-projet a été communiqué par la RATP le 11 octobre 2023 à IDFM qui a réalisé une expertise. Cette expertise a été communiquée par IDFM aux partenaires le 29 novembre 2023. Au terme de cette expertise, IDFM valide le programme, le planning et le coût d'objectif estimé à 31,3 M€ constants (CE 2023), dont 17 M€ pour l'opération de désaturation de l'accès secondaire.

Ainsi, le projet actuel porte sur la désaturation de l'accès secondaire et la rénovation partielle du bâtiment principal et des quais.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études Projet (PRO), de la phase DCE (incluant les études d'exécution) et des premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance du RER A.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'Opération,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

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

« CFI Etudes Projet-DCE et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance sur le RER A »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance, pour le projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance du RER A :

- les études de Projet (PRO) ;
- les phases DCE et ACT (préparation et passation des marchés nécessaires à la réalisation de l'Opération) ;
- les études d'exécution (EXE) ;
- les premiers travaux (liste non exhaustive) :
 - o Désamiantage et démolition du local d'exploitation existant, appelé local PAME (Performance Améliorée Maintenance Exploitation)
 - o Installation de la base-vie
 - o Sondages géotechniques
 - o Sondages des avoisinants
 - o ...

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme sont les suivants :

- la démolition de l'accès secondaire existant et du local d'exploitation PAME,
- la création puis déconstruction d'un accès secondaire provisoire durant la phase chantier,
- la création d'un nouvel accès secondaire,
- l'aménagement des abords sous domanialité RATP (ancien périmètre accès secondaire et PAME démolis).

2.2. Délais de réalisation

La durée des études et des premiers travaux, objets de la présente convention, est de 27 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel de l'Opération est joint en annexe 1 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

La RATP est maître d'ouvrage de l'opération. La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du Code de la commande publique.

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

A ce titre, la RATP est désignée comme « le maître d'ouvrage » au titre de cette convention.

L'organigramme de l'Opération est en annexe 2.

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du Projet (systèmes et ouvrages qui le composent), ainsi que de répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet sommaire (APS) approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement, dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif mentionné dans l'AVP de l'Opération validé par Île-de-France Mobilités en euros constants ;
Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TPO1 et le coût d'objectif défini dans l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités exprimé en euros constants.
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- 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 dans les meilleurs délais. Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation, en relation avec le maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités, par :

- l'État,
- la région Île-de-France,
- la RATP.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des Etudes PRO et EXE, de la phase DCE et des premiers travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Estimation du coût du Projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 1 400 000 € HT en euros courants.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre.

4.2. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes Projet, phase DCE et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance sur le RER A		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Montants en euros courants
RATP	Dépenses de travaux	450 000 €
	Dépenses de maitrise d'œuvre (MOE)	650 000 €
	Dépenses de maitrise d'ouvrage (MOA)	300 000 €
TOTAL		1 400 000 €

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

4.3. Plan de financement

Le Projet est financé sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en Euros courants HT :

<p>Etudes Projet, phase DCE et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Neuilly-Plaisance sur le RER A</p> <p>Montant € courants et %</p>

Partenaires financiers	Etat 22,5 %	Région 52,5 %	RATP 25 %	Total 100 %
Total	315 000 €	735 000€	350 000 €	1 400 000 €

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

4.4.1. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur leur périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement des acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations 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 4.3.

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

b – Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

- 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) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et 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 4.3.

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région la délibération n° CR 2023-062 du 20 et 21 décembre 2023 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 reprises dans le fonds relais CPER Mobilités sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.4.2. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en Euros courants. Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

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

4.4.3. 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 au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 et 4.4.2 et 4.5.

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

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

- **RATP** sur le compte RATP Encaissements Collectivités CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de- France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-sur- Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr

RATP	Maison de la RATP Lac C42 54 Quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	Subvention.investissement@ratp.fr
-------------	---	--	--

4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-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 aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la 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.

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.

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération et de sa clôture comptable si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

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

4.6. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. 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 liés à l'opération, 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 l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'opération, 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.

ARTICLE 6. 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.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet

En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. 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 dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum de un (1) mois à IdFM et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif. Au vu de l'avis rendu par IdFM, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'Opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, IdFM et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente 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 dans lesquels l'Opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter du maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par l'AO, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, l'AO et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en Euros courants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'Opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération. Ils sont établis en Euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'Opération.

3/ La communication autour de l'Opération :

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

8.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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 des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept (7) jours avant la réunion.

8.4. 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'AO et des financeurs ou le cas échéant par le comité de suivi décrit à l'article 8.1.

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'AO et des financeurs de l'Opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le Maître d'ouvrage.

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

Le maître d'ouvrage s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des Etudes qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région,

l'Opération financée dans ce cadre présentera les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage transmettra, aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des Résultats d'Etudes.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les Résultats des Etudes seront transmis, à leur demande, en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses Résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des Résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des Résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2. Règlement des litiges

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

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

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

10.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des Etudes et travaux, objet de la présente convention.

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 aux articles 5, 10 et des stipulations de 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 4.4.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5.

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.

10.5. Mesures d'ordre

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

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

ARTICLE 11. PIECES ANNEXES

Les annexes font partie intégrante de la convention.

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____.

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

Pour la RATP,

Jean CASTEX
Président Directeur Général

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

Pour Île-de-France Mobilités,

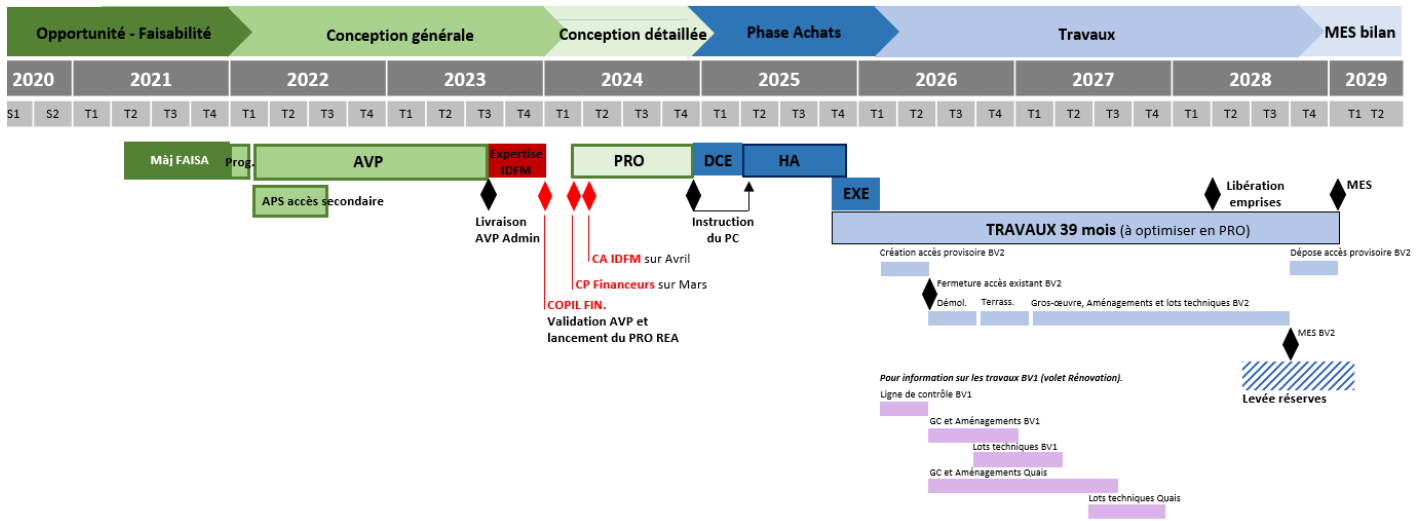
Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier

Annexe 2 : Organigramme de l'Opération

ANNEXE 1
Calendrier



ANNEXE 2
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage : Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

MAITRE D'OUVRAGE : FREDERIC MAILLARD

REPRESENTANTE DU MAITRE D'OUVRAGE : AUDRIE TARRAL

CHEF DE PROJET : FREDERIC OGER

Annexe 11 : RER C convention de financement études de faisabilité d'une halte au Pileu

2024

Schéma Directeur du RER C

Convention de financement relative à
la réalisation d'une étude de
faisabilité d'une halte dans le secteur
du Pileu sur la ligne Massy -
Versailles

Convention n°24FER001



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. Périmètre de la convention.....	6
2.2. Délais de réalisation.....	7
Article 3. Rôles et engagements des parties	7
3.1. L’Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d’ouvrage des opérations	7
3.2.1. Identification des maîtres d’ouvrage.....	7
3.2.2. Engagement du maître d’ouvrage	7
3.3. Les financeurs.....	8
3.3.1. Identification	8
3.3.2. Engagements	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Régime de TVA	8
4.2. Estimation du coût de l’opération	8
4.3. Coût de réalisation détaillé par maître d’ouvrage.....	8
4.4. Plan de financement.....	9
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l’Etat et la Région	9
4.5.1. Modalités de versement d’acomptes	9
4.5.2. Versement du solde.....	10
4.5.3. Paiement.....	11
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation	11
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	12
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	12
Article 5. Modalités de contrôle	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités	13
5.3. Intervention d’experts.....	13
Article 6. Gestion des écarts.....	13
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d’objectif.....	13
6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	13
Article 7. Pilotage et suivi de l’opération.....	14
7.1. Comité Technique (COTECH)	14
7.2. Comité de pilotage de l’opération (COPIL)	14
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études	15
Article 9. Dispositions générales.....	15
9.1. Modification de la convention.....	15
9.2. Règlement des litiges.....	15
9.3. Résiliation de la convention	15
9.4. Date d’effet et durée de la convention	16
9.5. Mesures d’ordre	16
Annexes.....	22

Entre,

En premier lieu,

- L’**État**, représenté par le Préfet de la Région d’Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ ,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Ile-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d’Ivry, représentée par M. Pierre LABARTHE, en qualité de Directeur des gares d’Île-de-France, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par les « **Maîtres d’ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** » ,

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n° _____ en date du _____ ,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l’Autorité Organisatrice** », « **l’AO** » .

Les financeurs, les maîtres d’ouvrage et Île-de-France Mobilités sont 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°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

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

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 nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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 2023-062 du 20 et 21 décembre 2023 portant création du fonds relai 2024 ;

Vu la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n°
du relative à l’approbation de la présente convention,

Vu la délibération du Conseil d’Île-de-France Mobilités n° du relative à l’approbation de la présente convention,

DEFINITIONS

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 de réaliser une halte dans le secteur du Pileu, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l’étape de l’opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l’article 2.1.

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par les maîtres d’ouvrage.

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions économiques de référence retenues pour établir le coût d’objectif, actualisés selon la méthode d’indexation précisée dans la convention.

PREAMBULE

Présentation du contexte

Dans le cadre de la concertation préalable du projet Tram Train Massy à Evry (TTME) réalisée en 2013, le territoire a émis le vœu de créer une nouvelle station au niveau du ring du Pileu, en limite communale de Massy, Palaiseau et Igny. Cette demande est liée au développement du territoire, avec notamment la création de 1000 logements, un nouveau collège et un nouveau lycée Parc de Vilgenis, la ZAC des Ruchères, ...

De ce fait, la station de tram-train est prévue en option dans l’étude préliminaire du prolongement du T12 de Massy Palaiseau à Versailles Chantiers rendue en 2017. Une deuxième étude préliminaire de création d’une station de tram-train a été faite par AREP en 2021 sous la maîtrise d’ouvrage de l’agglomération de Paris Saclay.

Enfin, en juillet 2023, Ile-de-France Mobilités demande à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de préparer le lancement d’études de faisabilité en vue de créer une nouvelle halte au Pileu pour la navette de la ligne V, mise en service le 4 décembre 2023.

La présente convention concerne ces études de faisabilité de création de la nouvelle gare du Pileu.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la réalisation des études de faisabilité d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles.

Elle a pour objet :

- De définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
- De préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération,
- De définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

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

« Schéma directeur du RER C – convention de financement relative à la réalisation des études de faisabilité d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la réalisation des études de faisabilité d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles desservie par la ligne V à savoir :

Pour SNCF Réseau :

- Volet Infrastructure : réalisation d'une note de synthèse décrivant la situation existante, les contraintes du site, les hypothèses retenues, une évaluation du coût du projet (travaux de génie civil, télécoms, caténares, signalisation...), une analyse des principaux risques, une évaluation sommaire de la durée globale des études et travaux.
- Volet Exploitation : sur la base des temps d'arrêts qui auront été déterminés par Ile-de-France Mobilités, l'étude d'exploitation visera à étudier l'impact de la création de la halte sur les temps de parcours de la Ligne V et leur conséquence aux gares terminus de Versailles et Massy (modélisation de la halte, reprise grille horaire, impact aux gares terminus)

Pour SNCF Gares&Connexions

- La création d'une halte (il n'y aura pas de bâtiment des voyageurs) ;
- L'accès se fera par le pont de la route départementale 117 qui sera élargi, y compris surlargeur pour piste cyclable à étudier en option, il sera équipé d'un automate de vente et de bornes de validation ;
- L'accès aux quais se fera par escaliers fixes et ascenseurs avec les équipements ad-hoc (vidéoprotection, interphonie, téléopération, ...) ;
- Les 2 quais feront 110 m de long, 2,50 m de large et 55 cm de hauteur ; avec dalles d'éveil à la vigilance, revêtement de type enrobé et clôtures ; voir étude de flux pour confirmer le dimensionnement des quais
- Chacun des deux quais serait équipé de : éclairages, écrans Information voyageurs, vidéoprotection, borne BAU-I, un abri d'attente type Rousseau, mobiliers divers, ...
- Une signalétique complète de la gare sera prévue, y compris signalétique d'identification et de sécurité;
- Au niveau intermodalité, nous envisageons l'hypothèse suivante : un abri vélos (20 places en accès contrôlé et 40 places en libre accès) prévu dans l'accès nord, pas de parking / dépose minute ni de gare routière

Par ailleurs, les études de trafics seront fournies par Ile-de-France Mobilités, notamment pour dimensionner les accès aux quais.

2.2. Délais de réalisation

La date de fin des études, objet de la présente convention, est prévue à 6 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités (prévu en juin 2024).

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage du projet objet de la présente convention sont SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions.

Conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

SNCF Gares et Connexions est Maître d'Ouvrage :

- des études relatives aux aménagements de la future Halte du Pileu (quais, passerelles, liaisons verticales...)

SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage :

- des études relatives aux travaux connexes ferroviaires consécutifs aux aménagements des travaux sous MOA SNCF Gares et Connexions.

SNCF Gares et Connexions est désigné Maître d'ouvrage coordonnateur du projet.

3.2.2. Engagement du maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2 ;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;

- le respect des délais de réalisation précisés à l’article 2.2 ;
- le respect des règles de l’art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais 2024, par :

- L’État
- La région Île-de-France

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux définis à l’article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l’article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l’opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **450 000 € courants HT non révisables et non actualisables.**

4.3. Coût de réalisation détaillé par maître d’ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes de Faisabilité pour la Halte de Le Pileu sur la Ligne Massy-Versailles		
Maître d’ouvrage	Postes de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	11 817 €
	Frais de maîtrise d’œuvre	69 414 €
	Frais de maîtrise d’ouvrage	68 769 €
	Provision pour risques	0 €
Sous-total SNCF Réseau		150 000 €
SNCF GetCo	Acquisitions de données	80 000 €
	Etudes et autres missions	0 €

	Frais de maîtrise d'œuvre	170 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	50 000 €
	Provision pour risques	0 €
Sous-total SNCF G&C°		300 000 €
TOTAL		450 000 €

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études et travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre.

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

4.4. Plan de financement

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

SD RER C – études de faisabilité d'une halte dans le secteur du Pileu sur la ligne Massy – Versailles			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
		30%	70%
SNCF Réseau	45 000	105 000	150 000
SNCF Gares & connexions	90 000	210 000	300 000

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

4.5.1. Modalités de versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à 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 partie des études, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des études effectivement engagées.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 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.

À cette fin, les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et sur leur périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les bénéficiaires peuvent demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention comprendra

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des dépenses réalisées, précisant notamment les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, leur date de comptabilisation au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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'Etat :

- 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) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et 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 4.4.

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023, relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020.

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

4.5.2. Versement du solde

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

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la

convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3. 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 au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

- SNCF Gares & Connexions sur le compte, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ILE-DE-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	Aude BRISAC aude.brisac@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département Comptabilité	Fouad HADJAJ Tél. 01 80 50 94 38 fouad.hadjaj@sncf.fr
-------------------------	--	-----------------------------	---

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044 ;
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - L'Etat : EALPCM075;
 - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-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 aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la 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. 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.

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les bénéficiaires s'engagent à informer préalablement les financeurs et l'AO de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. 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 liés à l'opération, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'opération, 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.

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- En cas de perspective de dépassement

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors du comité technique. Les Maîtres d'ouvrage doivent 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, la prise en charge desdits 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 scénarios selon lesquels le projet, et au besoin l'opération peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du ou des Maître(s) d'ouvrage concerné(s), sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage.

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

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1. Comité Technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

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

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

L'ensemble des documents présentés par les Maîtres d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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 études,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, les Maîtres d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

7.2. Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Les Maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Les Maîtres d'ouvrage présentent alors au COPIL les éléments

de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Études et Résultats des Études qu'ils réalisent dans le cadre de la Convention.

Les maîtres d'ouvrage transmettent aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

Les maîtres d'ouvrage transmettent à l'Autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les résultats des 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.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des Résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

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

ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES

9.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2. Règlement des litiges

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

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

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

9.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure 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 partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. 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 pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

9.4. 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 aux article 4,5 et à l'article 8, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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.

9.5. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d’Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE
Directrice Générale Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d’Ile de France

Annexes

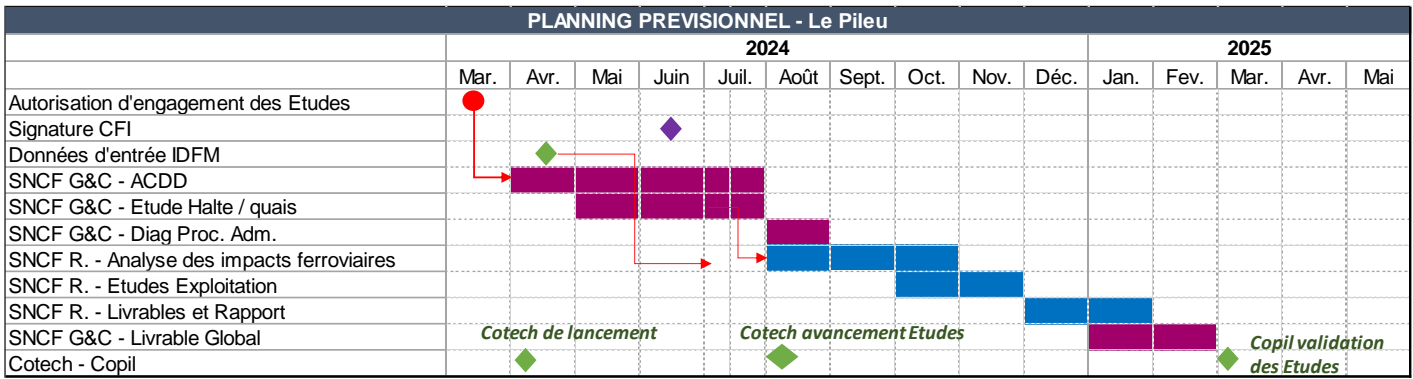
Annexe 1 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Annexe 2 : Organigramme de l’opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)



ANNEXE 2
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d’une fonction.

MAITRISE D’OUVRAGE SNCF RESEAU

Laurent DESVIGNES
Pilote de la Commande Stratégique
Axe Paris Rive Gauche

SNCF Réseau – DG IDF – Direction Déléguée Territoriale IDF
10 rue Camille Moke
CS 80001 – 93 418
La Plaine Saint-Denis Cedex
laurent.desvignes@reseau.sncf.fr

MAITRISE D’OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Philippe FELTZ
Directeur du Développement des Gares du RER C SUD
SNCF Gares et Connexions
10 rue Camille Moke
CS 80001 – 93 418
La Plaine Saint-Denis Cedex
philippe.feltz@reseau.sncf.fr

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	Total
Etat (30%)	9 000 €	36 000 €	45 000 €
Région (70%)	21 000 €	84 000 €	105 000 €
TOTAL	30 000 €	120 000 €	150 000 €

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARES & CONNEXIONS EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	Total
Etat (30%)	75 000 €	15 000 €	90 000 €
Région (70%)	175 000 €	35 000 €	210 000 €
TOTAL	250 000 €	50 000 €	300 000 €

Annexe 12 : SDMR Multisites 2 convention de solde

2024

Lignes L/A/J, E/P, N et D/R

Déploiement des nouveaux matériels
roulants

Installations fixes du périmètre de SNCF
Réseau liées aux garages et à la maintenance
du matériel roulant des lignes L/A/J, E/ P, N et
D/R

Convention de solde

24FER004



Lignes L/A/J, E/P, N, et D/R

« Convention de solde multisites n°2 relative aux études d'avant-projet (AVP), de projet (PRO) et dossiers de consultation des entreprises (DCE) des installations fixes sur les lignes L/A/J, E/P, N et D/R »

SOMMAIRE

PREAMBULE	6
Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Récapitulatif des paiements déjà effectués	6
Article 3. Périmètre opérationnel et financier de la convention.....	7
Article 4. Rôles et engagements des parties	7
4.1. Engagement du maître d'ouvrage dans le cadre du solde de la subvention	7
4.2. Engagements des financeurs dans le cadre du solde de la subvention.....	7
Article 5. Modalités de versement de solde	7
5.1. Modalités de versement par l'Etat et la Région.....	7
5.1.1. Versement du solde.....	7
5.1.2. Paiement.....	8
5.2. Caducité de la subvention au titre du règlement budgétaire et financier de la Région	8
5.3. Date d'effet et durée de la convention	8
Article 6. Dispositions diverses.....	9

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 « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP2024-069 de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 28 mars 2024 ,

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

En deuxième lieu,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par **Severine LEPERE**, Directrice Générale adjointe Île-de-France, dûment habilitée à signer la présente convention.

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

En troisième lieu,

Île-de-France Mobilités, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur **Laurent PROBST**, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n° en date du ,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice** », « **l'AO** » .

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

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

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

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 nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;

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

Vu la délibération n° 2016/253 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 13 juillet 2016 approuvant les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional n° CP 2018-082 du 16 mars 2018 approuvant la première convention de financement relative aux études préliminaires (EP), d'avant-projet (AVP), de projet (PRO) et dossiers de consultation des entreprises (DCE) des installations fixes sur les lignes L/A/J, E/P, N et D/R » ;

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional n° CP 2018- 455 du 21 novembre 2018 approuvant la deuxième convention de financement multisites L/A/J, E/P et D/R relative à l'engagement des études d'avant-projet (AVP, de projet (PRO) et dossiers de consultation des entreprises (DCE),

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

Vu la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et au fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020 ;

Vu la délibération de la commission permanente du Conseil Régional n° CP 2024 -069 du 28 mars 2024 relative à l'approbation de la présente convention,

PREAMBULE

Présentation du projet

Par délibération en date du 21 novembre 2018, la convention de financement n°18FER027 d'un montant de 5 500 000 € a été approuvée par la commission permanente de la Région Île-de-France au bénéfice de SNCF Réseau. Cette convention, notifiée le 20/06/2019, porte sur le financement des études AVP, PRO et DCE pour l'adaptations des installations fixes pour les lignes L/A/J, E/P, et D/R.

Conformément à son article 9.4., la convention d'études précitée expire le 31/12/2023. Cette expiration ne permet pas à la maîtrise d'ouvrage d'appeler la totalité des fonds attribués. A ce jour, la somme de 1 428 791,49 € courants n'a pas été appelée auprès de l'Etat et de la Région concernant la subvention attribuée à SNCF Réseau.

Par conséquent, une demande a été déposée par SNCF Réseau auprès des partenaires de la convention afin qu'ils puissent honorer les dépenses engagées n'ayant pas pu être appelées pendant la durée de validité de la convention d'études précitée. La subvention régionale est valable jusqu'au 09/11/2024.

La présente convention du solde permet donc de formaliser l'accord des parties pour le financement du solde de la subvention formalisée dans la convention 18FER027 votée en CP du 21 novembre 2018.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les conditions et les modalités de financement du solde de la convention n° CP 2018-455 du 21 novembre 2018 (n°18FER027) concernant les adaptations des installations fixes des lignes L/A/J, E/P et D/R, deuxième convention multisites, études AVP-PRO-DCE.

La convention de solde permet aux partenaires de formaliser leur accord en faveur de la prise en charge du dernier appel de fonds n'ayant pas pu être présenté pendant la durée de validité de la convention du 31/12/2023 précitée.

La présente convention de solde permet ainsi de conserver le bénéfice des subventions encore en cours de validité (accordées par l'Etat et la Région en 2018) et encadre les modalités de présentation et de paiement du solde de cette subvention.

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

« Convention de solde Multisites n°2 pour les installations fixes sur les lignes L/A/J, E/P, N et D/R »

ARTICLE 2. RECAPITULATIF DES PAIEMENTS DEJA EFFECTUES

La convention initiale notifiée le 20 juin 2019 a permis d'attribuer une subvention d'investissement pour un montant total de 5 500 000 € au bénéfice de SNCF Réseau.

Cette subvention de 5 500 000 € a fait l'objet pour la Région d'un montant facturé de 2 751 208,51 € courants dont 2 751 208,51 € courants versés par la Région.

A la date d'expiration de la convention initiale, le montant total de subvention non encore appelé et restant disponible s'élève à 1 098 791,49 € courants côté Région.

Cette subvention de 5 500 000 € a fait l'objet pour l'Etat d'un montant facturé de 1 320 000 € courants dont 1 320 000 € courants versés par l'Etat.

A la date d'expiration de la convention initiale, pour l'Etat, le montant total de subvention non encore appelé s'élève à 330 000 € courants (non facturés).

Ce montant fera l'objet de la demande de paiement de solde, conformément à l'article 5, avant le 09/11/2024.

Montants disponibles Convention de solde	Etat	Région	TOTAL
MOA SNCF RESEAU	330 000,00 €	1 098 791,49 €	1 428 791,49 €

ARTICLE 3. PÉRIMÈTRE OPERATIONNEL ET FINANCIER DE LA CONVENTION

La présente convention porte sur le périmètre opérationnel suivant, périmètre éligible à la convention initiale ci-dessous :

- Pour les lignes D/R :
 - AVP du PIVOS du futur atelier de Villeneuve et ses entrées Nord-Ouest et Nord-Est
 - EP/APO/DCE des autres adaptations liées au futur atelier (sous-station Pompadour, ...)
 - APO/DCE des adaptations des garages de la ligne D y compris caténaires (Bercy RP, Combs-la-Ville, Melun, Corbeil-Essonnes...)
 - APO/DCE des adaptations IFTE (caténaires, feeders, ...) sur la ligne R (Montereau, Montargis, Bercy RBC, Bercy surface, Bercy RO, Gare de Lyon Surface, Villeneuve 3 VSF...)
- Pour les lignes L/A/J, E/P, et N :
 - APO/DCE des garages des lignes E et P (Pantin, Provins, ...)
 - APO/DCE des adaptations des garages de la ligne N (Vouillé, Montrouge, Versailles (dont traitement du sectionnement critique d'intensité), Trappes, Rambouillet, Dreux, ...)
 - APO/DCE des adaptations des garages des lignes L, A, et J (Achères, Bois Colombes, La Garenne Colombes, ...)

ARTICLE 4. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

4.1. Engagement du maître d'ouvrage dans le cadre du solde de la subvention

Les dispositions de la convention initiale relatives à l'engagement du maître d'ouvrage restent valables. Dans le cadre de la présente convention de solde, le maître d'ouvrage s'engage à transmettre aux financeurs, la demande de versement du solde dans le respect du délai indiqué à l'article 5.2 de la présente convention, sous la forme d'un dossier mentionné à l'article 4.4.2. de la convention initiale.

4.2. Engagements des financeurs dans le cadre du solde de la subvention

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à verser le solde de cette subvention au bénéficiaire sur présentation d'un dossier de demande de versement complet et dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la convention initiale.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE VERSEMENT DE SOLDE

5.1. Modalités de versement par l'Etat et la Région

5.1.1. Versement du solde

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 de la convention initiale. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procèdera à la présentation du dernier appel de fonds dûment signé par le représentant habilité de SNCF Réseau pour règlement du solde. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France adopté par délibération n°CR2021-55 du conseil régional d'Île-de-France.

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

5.1.2. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la présente 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 2.1 et 2.2 de la convention notifiée le 20 juin 2019.

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

5.2. Caducité de la subvention au titre du règlement budgétaire et financier de la Région

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

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente, 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 de versement (soit le 09/11/2020), le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'opération (soit le 09/11/2024) ; à défaut, le reliquat de subvention non versé est caduc et sans prorogation possible.

5.3. Date d'effet et durée de la convention

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

La Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3 de la convention initiale, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.1.1.;
- à la date de la constatation de la caducité de la convention selon les modalités prévues à l'article 5.2 ;

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article 17 du règlement budgétaire de la Région, la date de prise en compte des dépenses de cette opération court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention initiale, à savoir le 21 novembre 2018.

ARTICLE 6. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention initiale non modifiées et non contraires aux dispositions de la présente convention de solde demeurent inchangées et applicables de plein droit.

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France,
Préfet de Paris

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

Elle est 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 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour SNCF Réseau,

Severine LEPERE
Directrice Générale adjointe Île-de-France

Annexe 13 : Ligne 18 Nord - convention d'études



Yvelines
Le Département

Convention

2024CONV024

Relative à la participation des Départements des Hauts-de-Seine, des Yvelines et de la Région Île-de-France au financement des missions de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la réalisation de la section Versailles-Nanterre de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18 Nord) jusqu'au dépôt de dossier de déclaration d'utilité publique

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

La Société des grands projets, établissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé au 2 Mail de la Petite Espagne, CS10011, 93212 La Plaine Saint-Denis, et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00048, représentée par M. Jean-François MONTEILS, en sa qualité de Président du Directoire dûment habilité,

Désignée ci-après « **la Société des grands projets** » ou « **la SGP** » ou « **le Bénéficiaire** »,

ET :

Le Département des Yvelines, dont le siège est 2 Place André Mignot, 78012 Versailles, représenté par son Président Monsieur Pierre BEDIER, et autorisé par délibération _____ en date du _____,

Désigné ci-après « **le Département des Yvelines** » ou « **le CD78** » ou « **le Financier** »,

ET :

Le Département des Hauts-de-Seine, dont le siège est 57 Rue des Longues Raies, 92731 Nanterre Cedex, représenté par son Président Monsieur Georges SIFFREDI et autorisé par délibération _____ en date du _____,

Désigné ci-après « **le Département des Hauts-de-Seine** » ou « **le CD92** » ou « **le Financier** »,

ET :

La région Île-de-France, représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____,

Désignée ci-après « **la région Île-de-France** » ou « **la Région** », ou « **le Financier** »,

ET

Île-de-France Mobilités, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération n° _____ du conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice** » ou « **l'AOM** »,

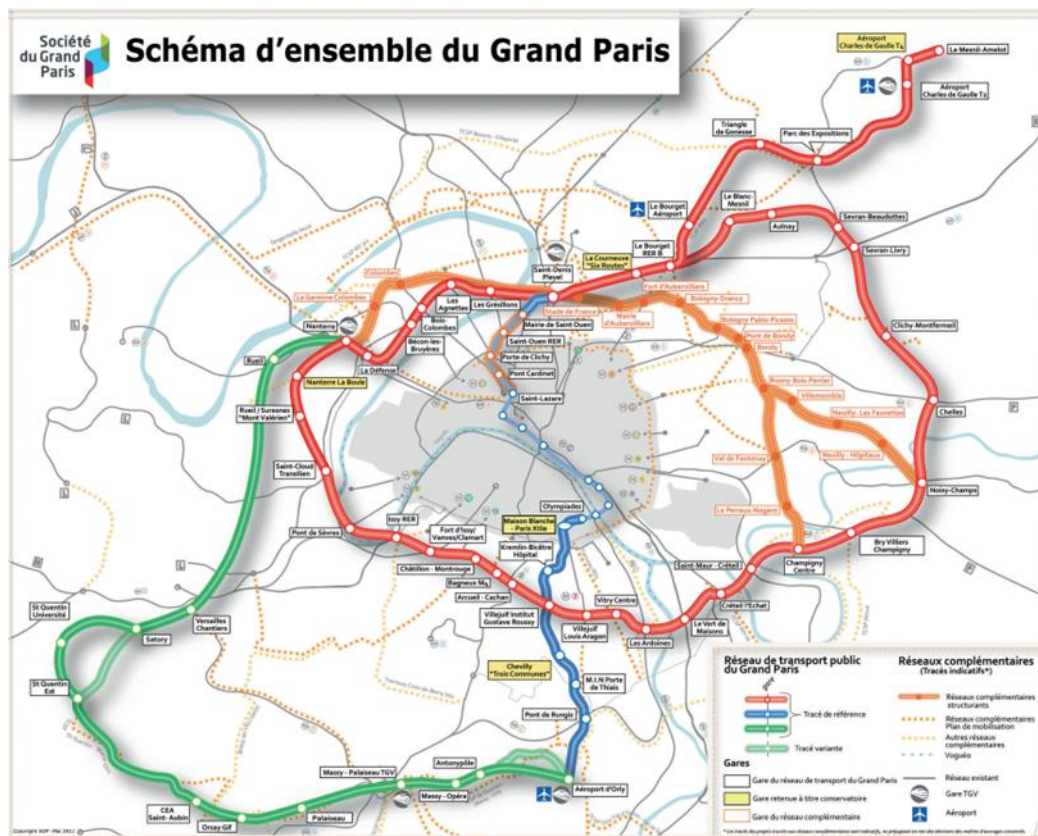
La Société des grands projets, le Département des Yvelines, le Département des Hauts-de-Seine, la Région Île-de-France et Ile-de-France Mobilités étant dénommés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
ARTICLE 1. DEFINITIONS	7
ARTICLE 2. INTERPRETATIONS	7
ARTICLE 3. OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION	8
3.1 OBJET	8
3.2 DUREE	8
ARTICLE 4. RÔLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES	8
4.1 LA SOCIETE DES GRANDS PROJETS	8
4.2 LE DEPARTEMENT DES YVELINES, LE DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE ET LA REGION ÎLE-DE-FRANCE	8
ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT DES MISSIONS	9
5.1 COUT PREVISIONNEL DES MISSIONS	9
5.2 PARTICIPATION AU FINANCEMENT DES MISSIONS	9
5.3 MODALITES DE VERSEMENT	10
5.3.1 <i>Stipulations générales</i>	10
5.3.2 <i>Appels de fonds</i>	10
5.3.3 <i>un tableau de justification de l'avancement des Missions, daté et signé par le représentant légal de la SGP. Plafonnement des appels de fonds</i>	10
5.3.4 <i>Gestion des écarts</i>	10
5.3.5 <i>Solde</i>	11
5.4 DELAIS DE PAIEMENT	11
5.6. TRANSMISSION ET DOMICILIATION DES APPELS DE FONDS	11
5.7. DOMICILIATION DES VERSEMENTS	12
ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA CONVENTION	14
ARTICLE 7. INFORMATION RECIPROQUE DES PARTIES	14
ARTICLE 8. COMITOLOGIE	15
8.1 COMITE DE PILOTAGE	15
8.2 COMITE DE SUIVI	15
ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE	16
ARTICLE 10. CONFIDENTIALITÉ	16
ARTICLE 11. REGLEMENT DES LITIGES	17
ARTICLE 12. RÉSILIATION DE LA CONVENTION	17
ARTICLE 13. NOTIFICATIONS – CONTACTS	17

PRÉAMBULE

1. Créée par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (ci-après la **loi « Grand Paris »**), la Société du Grand Paris, devenue Société des grands projets par détermination de la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023, est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial. Le 1^{er} alinéa du II de l'article 7 de la loi « Grand Paris » modifiée dispose que la Société des grands projets « *a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris (ci-après « **RTPGP** ») et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures (...)* ».
2. Le schéma d'ensemble du RTPGP est visé au II de l'article 2 de la loi « Grand Paris » qui en décrit les principales caractéristiques. A l'issue du débat public qui s'est tenu entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011, le schéma d'ensemble du RTPGP a été, à la suite de la délibération n°CS 2011-4 du 26 mai 2011 du conseil de surveillance de la SGP adoptant l'acte motivé relatif au Grand Paris, approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011.



3. La ligne 18 est composée d'une section allant de l'Aéroport d'Orly jusqu'à Versailles-Chantiers et d'une section allant de Versailles-Chantiers à Nanterre La Folie (ci-après la « **Ligne 18 Nord** »). Cette dernière section, est inscrite dans le schéma d'ensemble du RTPGP (en vert dans le plan ci-dessus) ainsi que dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

4. L'acte motivé du schéma d'ensemble précité prévoyait notamment que : « *Dans un premier temps, la ligne verte relie la plate-forme d'Orly, à l'Est, aux territoires de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles, au Nord-Ouest du plateau de Saclay. La ligne verte possède alors une longueur totale d'environ 35 km. **Ultérieurement, la ligne verte sera prolongée au Nord en direction de Rueil et Nanterre, de manière à offrir une liaison de rocade performante en moyenne couronne pour le Sud, l'Ouest et le Nord-Ouest parisiens. Dans sa configuration Orly – Versailles – Nanterre, la ligne verte aura une longueur totale d'environ 50 km¹** ».*
5. En sa qualité de maître d'ouvrage de la ligne 18 du RTPGP, la SGP entend reprendre des études et engager les procédures appropriées en vue de permettre la réalisation de la section Versailles-Nanterre de la Ligne 18 (Ligne 18 Nord). La Région Île-de-France, le Département des Yvelines et le Département des Hauts-de-Seine souhaitent soutenir ces missions réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la SGP.

Conformément aux textes qui les y autorisent, les départements et la Région entendent ainsi intervenir au soutien des missions menées par la SGP pour la réalisation de la section Versailles-Nanterre de la ligne 18.

La Région Île-de-France participe au financement de ce projet par le biais du Contrat de Plan Etat-Région. L'autorité organisatrice, Ile-de-France Mobilités est également signataire de la présente convention.

Pour les Départements, la cohésion et l'attractivité de leurs territoires seront renforcées grâce à ce projet : la Ligne 18 Nord viendra améliorer la qualité de vie des habitants et accroître la compétitivité internationale, ainsi que le dynamisme du territoire (articles L. 1111-4 et L. 3211-1 du CGCT).

En outre, le CGCT prévoit la possibilité pour les collectivités territoriales de financer toute opération dont la maîtrise d'ouvrage relève des établissements publics de l'Etat (IV de l'article L. 1111-10 du CGCT).

Enfin, conformément au 2° de l'article 9 de la Loi « Grand Paris », la SGP peut bénéficier de subventions apportées par des collectivités territoriales. En effet, elle peut notamment bénéficier des : « *autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'Etat et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces* ». La SGP peut donc percevoir des subventions de la part des Départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine et de la région Ile-de-France.

6. Une étude exploratoire menée en 2020-2021 a conforté l'intérêt des Départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine pour la réalisation de la Ligne 18 Nord. Cette étude au spectre large portait sur de nombreux volets (notamment la modélisation, l'environnement, la géotechnique, les infrastructures de déplacement et leur implantation).
7. Par un courrier en date du 4 janvier 2023, les deux Présidents des Départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine ont demandé à la SGP de relancer des études de la Ligne 18 Nord et l'inscription de ce sujet à l'ordre du jour du Conseil de surveillance de la SGP du 16 février 2023. Au surplus, et compte tenu des calendriers d'études et de travaux sur les gares de Versailles-Chantiers, sur la section de la Ligne 18 déjà en travaux, et de Nanterre La Folie, sur la Ligne 15 Ouest ainsi que du lancement d'autres études techniques pour garantir le raccordement ultérieur à ces lignes, le lancement des Missions associées à la Ligne 18 Nord s'inscrit dans cette cohérence d'ensemble.
8. Lors du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris qui s'est tenu le 16 février 2023, il a été acté la relance par la SGP des études de la Ligne 18 Nord entre Versailles et Nanterre.

¹ Citation figurant en page 38 de l'acte motivé du schéma d'ensemble.

Le Conseil de Surveillance a rappelé que la réalisation de cette section est inscrite au schéma d'ensemble du RTPGP et a souligné son intérêt majeur pour les territoires desservis, pour la ligne 18 ainsi que pour l'ensemble des transports franciliens.

CECI EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. DEFINITIONS

Annexe	Désigne une annexe à la présente convention
Article	Désigne un article du corps de la présente convention
Comité de pilotage	Désigne le comité visé à l'Article 8.1
Comité de suivi	Désigne le comité défini à l'Article 8.2
Convention	Désigne la présente convention, en ce compris le préambule ci-dessus, les Articles et les Annexes
Différend	Désigne l'apparition : <ul style="list-style-type: none">- soit d'une prise de position écrite, explicite et non équivoque émanant d'une Partie et faisant apparaître le désaccord ;- soit du silence gardé par une Partie à la suite d'une mise en demeure adressée par l'autre Partie l'invitant à prendre position sur le désaccord dans un délai qui ne saurait être inférieur à quinze jours.
Information	Recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelles qu'en soient la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tout document écrit ou imprimé, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toute forme et modèle susceptibles d'être adoptés), qui sont transmises par l'une des Parties à l'autre Partie ou dont une Partie a connaissance au cours de la durée de la Convention
Jour	Désigne un jour calendaire, c'est-à-dire tous les jours du calendrier de l'année, y compris les jours fériés, soit 365 jours par an ou 366 jours les années bissextiles
Ligne 18 Nord	Désigne la section Versailles-Nanterre de la ligne 18 comme indiqué dans le Préambule.
Loi « Grand Paris »	Désigne la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris.
Missions	Désigne l'ensemble des missions dont le contenu est défini à l'Article 4.1.
RTPGP	Désigne le réseau de transport public du Grand Paris comme indiqué dans le Préambule.

ARTICLE 2. INTERPRETATIONS

Sauf stipulation expresse contraire, les termes et expressions en majuscules définis dans la Convention auront la signification qui est portée à l'Article 1^{er}. Ils peuvent être utilisés indifféremment au singulier et au pluriel.

Les Annexes font partie intégrante de la Convention et ont la même valeur que les stipulations figurant dans le corps de la Convention.

Les intitulés des titres, des Articles et le sommaire ont été insérés uniquement pour faciliter les références et ne doivent pas être pris en compte pour l'interprétation de la Convention.

ARTICLE 3. OBJET ET DURÉE DE LA CONVENTION

3.1 Objet

La Convention a pour objet :

- de définir le contenu des Missions réalisées par la Société des grands projets en sa qualité de maître d'ouvrage de la ligne 18 du RTPGP ainsi que leurs conditions de suivi ;
- de préciser les conditions et modalités de la participation au financement des Missions par le Département des Yvelines, le Département des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France.

3.2 Durée

La Convention entre en vigueur à compter de sa date de signature par la dernière des Parties. La Convention prend fin à la date de versement effectif du solde conformément à l'Article 5.3.4.

Dans le cas où un évènement aurait une incidence significative sur la durée de la Convention, les Parties s'engagent à se rencontrer dans les plus brefs délais.

ARTICLE 4. RÔLES ET ENGAGEMENT DES PARTIES

4.1 La Société des grands projets

La Société des grands projets, en sa qualité de maître d'ouvrage de la ligne 18 du RTPGP, réalise et assure la conduite des Missions suivantes conformément à la loi « Grand Paris » :

- (1) La réalisation des études permettant d'affiner les principes de tracé et d'implantation des gares de la Ligne 18 Nord ;
- (2) Si les études en établissaient la nécessité, la production des pièces constituant le dossier nécessaire à la modification du schéma d'ensemble du RTPGP, ainsi que la réalisation de la procédure de modification dudit schéma, dont notamment la consultation des personnes publiques associées et la procédure de participation du public prévues par l'article 3-1 de la loi du 3 juin 2010 modifiée ;
- (3) La réalisation du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) de la Ligne 18 Nord, ainsi que les éventuelles procédures d'information amont du public et des personnes publiques associées y afférentes, préalablement au dépôt du dossier DUP.

La SGP participe également au financement des Missions décrites ci-avant, dans les conditions figurant à l'Article 5.

Un détail du contenu des Missions figure en Annexe 1 et la répartition financière des Missions figure en Annexe 2.

4.2 Le Département des Yvelines, le Département des Hauts-de-Seine et la Région Ile-de-France

Le Département des Yvelines, le Département des Hauts-de-Seine et la Région participent au financement des Missions décrites à l'Article 4.1 et en Annexe 1 dans les conditions figurant à l'Article 5.

ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT DES MISSIONS

5.1 Coût prévisionnel des Missions

Le coût prévisionnel des Missions est fixé à : 7 000 000,00 € (euros) HT aux conditions économiques d'avril 2023, **soit 7 875 000,00 € (euros) HT courants**. Le montant est actualisé selon l'indice ING avec l'identifiant INSEE 001711010. Ce montant en euros courants a été évalué sur la base d'une hypothèse d'évolution annuelle de l'indice ING d'une valeur de 4 %.

Ce coût est décliné de la manière suivante :

Coût prévisionnel par Mission	Montant en € HT
Réalisation des études permettant d'affiner les principes de tracé et d'implantation des gares de la Ligne 18 Nord (Mission 1)	1 800 000,00
Si les études en établissaient la nécessité, production des pièces du dossier de modification du schéma d'ensemble du RTPGP, ainsi que la réalisation de la procédure de modification dudit schéma (Mission 2)	
Réalisation du dossier DUP de la Ligne 18 Nord, ainsi que les éventuelles procédures d'information amont du public et des personnes publiques associées y afférentes (Mission 3)	6 075 000,00
Total	7 875 000,00 € HT

En dehors de toute actualisation prévue au présent Article, en cas de dépassement du coût prévisionnel total des Missions tel que prévu ci-dessus, les Parties s'engagent à rédiger un avenant dans les conditions de l'Article 5.3.3 pour prendre en compte les conséquences de ce dépassement sur le financement des Missions prévu à l'Article 5.2.

La décomposition du coût prévisionnel par poste de dépense associé figure en Annexe 2. Cette décomposition est indicative et peut évoluer selon les modalités prévues à l'Article 6.

5.2 Participation au financement des Missions

Les Parties s'engagent à participer au financement des Missions sous maîtrise d'ouvrage de la SGP selon la clé de répartition suivante :

Missions	Département des Hauts-de-Seine		Département des Yvelines		Société des grands projets		Région Ile-de-France		Montant total en €
	Clé de répartition	Montant de financement en €	Clé de répartition	Montant de financement en €	Clé de répartition	Montant de financement en €	Clé de répartition	Montant de financement en €	
Missions (1) et (2)	11,52%	207 326,72	31,84%	573 030,42	31,25%	562 500,00	25,40%	457 142,86	1 800 000,00
Mission (3)	33,70%	2 047 321,43	33,70%	2 047 321,43	7,20%	437 500,00	25,40%	1 542 857,14	6 075 000,00
TOTAL	28,63%	2 254 648,15	33,27%	2 620 351,85	12,70%	1 000 000,00	25,40%	2 000 000,00	7 875 000,00

Les montants pris en charge par la SGP sont principalement destinés à financer les missions relatives à la modification du schéma d'ensemble.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le RTPGP, les financements du Département des Yvelines, du Département des Hauts-de-Seine et de la Région Île-de-France en tant que subventions d'équipement, sont placées hors du champ d'application de la TVA et ne sont donc pas soumis à cette taxe.

5.3 Modalités de versement

5.3.1 Stipulations générales

La SGP procédera auprès du Département des Yvelines, du Département des Hauts-de-Seine et de la Région Île-de-France à des appels de fonds pour le règlement du montant visé à l'Article 5.2 dans les conditions prévues par le présent Article.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 3.

Cet échéancier peut être ajusté après accord entre les Parties dans le cadre du Comité de suivi visé à l'Article 8.2.

5.3.2 Appels de fonds

Après le démarrage des Missions, la SGP procédera à des appels de fonds sous forme de titres de recettes. Les appels de fonds sont accompagnés des éléments suivants :

- l'état récapitulatif des appels de fonds appelés au titre de la Convention (excepté pour le premier appel de fonds) ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la référence des factures, leur date de comptabilisation et le montant des factures à payer visé du comptable public ;

5.3.3 un tableau de justification de l'avancement des Missions, daté et signé par le représentant légal de la SGP. Plafonnement des appels de fonds

Par dérogation, le montant cumulé des appels de fonds pouvant être versés au Bénéficiaire par la Région est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023.

5.3.4 Gestion des écarts

La SGP s'engage à informer les autres Parties de tout évènement pouvant conduire à dépasser le coût prévisionnel des Missions visé à l'Article 5.1 et/ou les délais de réalisation.

Cette information s'effectue par courrier électronique ou par courrier postal à l'adresse indiquée à l'Article 13, dans les plus brefs délais suivant la connaissance par la SGP de l'évènement en cause.

La SGP réalise un rapport dans un délai de quinze (15) Jours présentant notamment aux autres Parties l'origine de l'évènement, l'importance du dépassement prévisionnel ou le détail de la modification envisagée, ses conséquences sur les Missions, ainsi que les éventuelles mesures correctives envisagées pour optimiser le coût des Missions.

Après réception de ce rapport, les Parties disposent chacune d'un délai de trente (30) Jours pour émettre un avis écrit. En cas d'avis favorable rendu par les Parties, le montant des financements visés à l'Article 5.2 est ajusté et donne lieu à la conclusion d'un Avenant.

En cas d'avis défavorable, les Parties se rencontrent dans les meilleurs délais, dans le cadre du Comité de suivi visé à l'Article 8.2, pour envisager les différents scénarios dans lesquels l'achèvement des Missions peut être réalisé.

5.3.5 Solde

Après la finalisation des Missions figurant à l'Article 4.1, la SGP présentera un appel de fonds pour versement du solde de la participation au financement des Missions des Départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de la Région Île-de-France.

L'appel de fonds sera accompagné du relevé détaillé des dépenses finales, sur la base des dépenses réellement acquittées, visé par le comptable public et du récapitulatif des versements effectués.

La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

En cas de différence entre les dépenses réalisées et versées et le cumul des appels de fonds versés, il sera procédé à un ajustement, soit par un remboursement du trop-perçu soit par un appel de fonds sous forme de titre de recettes.

5.4 Délais de paiement

Les Départements et la Région, font leurs meilleurs efforts pour respecter pour payer les sommes dues au titre de la Convention dans un délai de trente (30) Jours à compter de la date de réception de l'avis des sommes à payer valant appel de fonds. Ce délai ne peut excéder 90 Jours.

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.3.2, et 5.3.5.

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

Les paiements sont effectués dans les conditions prévues à l'Article 5.3.

5.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Ile-de-France

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-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 aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte), la 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. 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.

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. Transmission et domiciliation des appels de fonds

La transmission des avis des sommes à payer valant appel de fonds s'effectue via le dépôt sur la plateforme CHORUS PRO.

Les financeurs devront transmettre à la Direction des services comptables par mail à l'adresse générique agence.comptable@sgp.fr et, en copie à christelle.pardieu@sgp.fr et vincent.garaudet@sgp.fr :

- le numéro SIRET ;
- le numéro d'engagement ;
- le code service.

Les avis des sommes à payer seront également transmis par la SGP par mail aux adresses qui lui seront communiquées (adresses génériques et celle de la ou les personnes en charge du suivi de la convention dans chaque Département et à la Région).

La transmission des appels de fonds s'effectue par mail aux adresses suivantes (privilégier des adresses génériques pour s'assurer qu'il n'y ait pas de période de creux) ainsi que par Chorus PRO.

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Société des grands projets	2 Mail de la Petite Espagne – 93212 Saint Denis	Direction des services comptables	agence.comptable@sgp.fr Id_dyn_Direction_Unite-PCR@sgp.fr
Département des Hauts-de-Seine	Département des Hauts-de-Seine 92731 Nanterre Cedex	Direction des Mobilités / Unité Administrative et Budgétaire	shamadi@hauts-de-seine.fr 01 41 91 25 92
Département des Yvelines	Département des Yvelines 2 Place André Mignot 78012 Versailles Cedex	Direction des Mobilités / Direction des Finances et de l'Evaluation	fbreugnot@yvelines.fr pmedzine@yvelines.fr df_dgat1_dmo@yvelines.fr 06 60 23 28 99 07 62 82 64 97
Région Île-de-France	Région Île-de-France 2, rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr

5.7. Domiciliation des versements

Le versement des financeurs est effectué au profit de la SGP, par virement bancaire, dans la mesure du possible, dans les trente (30) Jours suivant la réception de l'appel de fonds, aux coordonnées suivantes :

TRESOR PUBLIC

RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE

PARTIE RÉSERVÉE AU DESTINATAIRE DU RELEVÉ

Le relevé ci-contre est destiné à être remis à vos créanciers ou débiteurs, français ou étrangers, appelés à faire inscrire des opérations à votre compte (virements, paiement des quittances etc...)

Identifiant national de compte bancaire - RIB				
Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé RIB	Domiciliation
10071	75000	00001000843	73	TPPARIS RGF
Identifiant international de compte bancaire - IBAN				
IBAN (International Bank Account Number)				
				BIC (Bank Identifier Code)
FR76	1007	1750	0000	0010 0084 373 TRPUFRP1

TITULAIRE DU COMPTE : Société des grands projets

Dans le cas d'un remboursement de trop-perçu dans les conditions visées à l'Article 5.3.4, le paiement sera réalisé par virement bancaire aux coordonnées suivantes :

<p>Banque de France RC Paris B 572104891</p> <p>Relevé d'identité bancaire à utiliser exclusivement pour les virements émis au profit du compte BDF du comptable public de la collectivité</p>			
<p>TITULAIRE : PAIERIE DEPARTEMENTALE DES YVELINES</p> <p>DOMICILIATION : BDF VERSAILLES</p>			
<p>identification nationale (RIB)</p>			
CODE BANQUE	CODE GUICHET	N° COMPTE	CLE RIB
30001	00866	C785 000000	67
<p>Identification internationale</p>			
IBAN		FR70 3000 1008 66C7 8500 0000 067	
Identifiant Swift de la BDF (BIC)		BDFEFRPPCCT	

Coordonnées bancaires de la Paierie Départementale 92

Domiciliation Banque de France Nanterre La Défense

Code flux 053 Auto / Classique Automatisé Code banque 30001 RIB Code guichet 00936 N° compte D9200000000 - 03

Code flux 053 Auto / Classique Automatisé IBAN ZON E1 ZON E2 ZON E3 ZON E4 ZON E5 ZON E6 ZON E7 BIC associé BDFEFRPPCCT

Relevé d'identité bancaire à utiliser exclusivement pour les virements			
TITULAIRE	DIRECTION REGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES REGION		
DOMICILIATION	BDF PARIS		
identification nationale :			
CODE BANQUE	CODE GUICHET	N° COMPTE	CLE RIB
30001	00064	R7500000000	86
identification internationale			
IBAN FR46 3000 1000 64R7 5000 0000 086 IDENTIFIANT SWIFT de la BDF (BIC) BDFEFRPPCCT			

ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la Convention donne lieu à l'établissement d'un Avenant.

Par exception sans préjudice des dispositions figurant à l'Article 5.3.3 :

- L'Annexe 1 et l'Annexe 2 peuvent être mises à jour d'un commun accord entre les Parties sans qu'il soit nécessaire d'établir un Avenant. Les Parties formalisent leur accord sur les modifications des Annexes 1 et 2 par la validation du compte-rendu formalisé par la SGP à l'issue des Comités de Pilotage prévus à l'Article 8.1.
- Les références bancaires visées aux Articles 5.6 ou les coordonnées des contacts visées à l'Article 13 peuvent être modifiées par un simple courriel de la Partie concernée.

ARTICLE 7. INFORMATION RECIPROQUE DES PARTIES

Les Parties se tiennent mutuellement informées de la survenance d'évènements susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'exécution de la Convention et sur la réalisation des Missions.

Cette information est partagée dans le cadre du Comité de suivi visé à l'Article 8.2. Les Parties font leurs meilleurs efforts pour remédier aux éventuels désagréments qui surviendraient.

ARTICLE 8. COMITOLOGIE

8.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est chargé d'assurer un suivi de l'avancement des Missions détaillées à l'Article 4.1.

Le Comité de pilotage est présidé par le Préfet de la Région d'Île-de-France. Il réunit :

- Le Préfet des Hauts-de-Seine ;
- Le Préfet des Yvelines ;
- La Présidente du Conseil régional d'Île-de-France ;
- Le Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine ;
- Le Président du Conseil départemental des Yvelines ;
- Le Président du Directoire de la Société des grands projets ;
- La Présidente d'Île-de-France Mobilités.

S'il y a lieu, des personnes invitées participent aux travaux du comité.

Chacun des participants au Comité de pilotage peut être représenté par une personne qu'il désigne.

Ce comité se réunit a minima à chaque finalisation d'une des Missions et autant que de besoin à la demande d'une des Parties ou du Préfet de la Région Île-de-France. La SGP est chargée d'assurer l'organisation des Comités de pilotage et de fournir en amont l'ensemble des documents nécessaires à la tenue du Comité de pilotage aux participants.

A l'issue des Comités de pilotage, des comptes-rendus de réunions seront formalisés par la SGP et transmis dans un délai de dix (10) Jours aux autres participants pour validation. Les autres participants disposent d'un délai de vingt (20) Jours à compter de la réception du compte-rendu pour le valider. Le silence gardé dans ce délai par un des participants vaut acceptation du compte-rendu par celui-ci.

8.2 Comité de suivi

Le Comité de suivi est chargé d'assurer un suivi de la Convention et notamment des Missions et de leur exécution financière. A ce titre, la SGP effectue notamment un point sur la réalisation des Missions.

Le Comité de suivi réunit les représentants désignés par les Parties au moins une (1) fois tous les deux (2) mois et autant que de besoin à la demande d'une des Parties. La SGP est chargée d'assurer l'organisation des Comités de suivi. La SGP fournit à l'ensemble des Parties les documents nécessaires à la tenue des Comités de suivi.

Chacune des Parties peut convier les personnes de son organisation et/ou de ses prestataires qu'elle juge utile au bon déroulement du Comité de suivi.

A l'issue des Comités de suivi, des comptes-rendus de réunions sont formalisés par la SGP et transmis dans un délai de dix (10) Jours aux autres Parties pour validation. Les autres Parties disposent d'un délai de vingt (20) Jours à compter de la réception du compte-rendu pour le valider. Le silence gardé par une des Parties dans ce délai vaut acceptation du compte-rendu par celle-ci.

ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

La SGP est propriétaire de l'ensemble des documents et résultats nés de l'exécution de la Convention, réalisés dans le cadre des Missions et dispose de l'ensemble des droits patrimoniaux existants. La SGP concède, à titre gratuit et non exclusif, aux Départements, à la Région et de l'AOM dans la limite de leurs compétences au titre de la Convention l'ensemble des droits patrimoniaux sur les résultats réalisées dans le cadre des Missions.

La transmission de ces documents se fait dans le respect des modalités figurant à l'Article 10.

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITÉ

Sans préjudice des stipulations de l'Article 9, chaque Partie s'engage à respecter la confidentialité absolue des Informations confidentielles et à ne pas les divulguer à des tiers de quelque manière que ce soit sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la SGP.

L'absence de mention « confidentiel » portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Aucune clause de la Convention ne peut être interprétée comme obligeant les Parties à communiquer des Informations confidentielles.

Chaque Partie s'engage à ce que, pendant toute la durée de la Convention et les dix (10) années suivant son expiration, les Informations confidentielles dont elle est destinataire :

- soient traitées avec la même précaution qu'elle porte à la préservation de ses propres informations confidentielles, et à faire respecter cette disposition à ses collaborateurs, employés et sous-traitants éventuels ;
- soient signalées comme confidentielles lors de toute réunion avec des tiers au cours de laquelle elles seront communiquées avec l'accord de la SGP.

Tout prestataire exécutant une prestation pour le compte de l'une ou l'autre des Parties qui serait conduit à utiliser des Informations ou données confidentielles devra obligatoirement remplir une autorisation et un engagement de confidentialité, selon le modèle joint en Annexe 4 ou tout autre document assurant un niveau de confidentialité équivalent, avant obtention de tout document.

Seules échapperont à ces obligations les informations tombées officiellement dans le domaine public, diffusées dans le public antérieurement à cette communication, signalées comme non confidentielles par la Partie émettrice ou déjà détenues ou connues par la Partie destinataire, à condition qu'elle puisse en apporter la preuve.

Enfin, chaque Partie ne sera pas soumise à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou décision de justice de fournir les Informations ou données confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, la Partie concernée devra informer la Partie émettrice de la requête ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.

Chaque Partie assume, dès la signature de la Convention, la pleine et entière responsabilité de la bonne exécution des obligations mentionnées au présent article.

En cas de non-respect de la présente clause de confidentialité, chaque Partie se réserve la possibilité d'engager la responsabilité de l'autre sur le fondement du droit commun et notamment les dispositions de l'article 226-13 du Code pénal.

ARTICLE 11. REGLEMENT DES LITIGES

En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention, les Parties s'efforcent de rechercher une solution amiable préalablement à toute action contentieuse et avant toute résiliation.

Faute d'être résolu à l'amiable entre les Parties, les litiges nés de l'interprétation ou de l'exécution des clauses de la Convention seront soumis au tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 12. RÉSILIATION DE LA CONVENTION

En cas de non-respect par l'une des Parties de ses engagements au titre de la Convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'une des Parties, trente (30) Jours après l'envoi par cette dernière d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception demeurée sans effet, sans préjudice de tous dommages et intérêts auxquels la Partie pourrait prétendre du fait de ces manquements.

L'exercice de cette faculté de résiliation ne dispense pas la partie défaillante de remplir les obligations contractées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation.

Un bilan financier sera établi entre les Parties à la date de résiliation pour solde de tout compte sur la base des dépenses réalisées et des paiements effectués au titre de la Convention.

ARTICLE 13. NOTIFICATIONS – CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties aux autres Parties pour les besoins de la Convention sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple, fax ou courrier électronique à :

Pour la Société des grands projets

Xavier DUCLAIROIR

Directeur de projet de la ligne 18 Nord

Xavier.duclairoir@sgp.fr

06 03 47 69 29

Pour le Département des Yvelines

Isabelle QUEIROGA

Sous-directrice de la politique des transports et des mobilités

iqueiroga@yvelines.fr

06 70 80 05 35

Pour le Département des Hauts-de-Seine

Thierry DUSSAUTOIR

Chef du service des politiques et offres de mobilités

TDUSSAUTOIR@hauts-de-seine.fr

06 99 62 79 61

Pour la Région Île-de-France

Clément MOLINA

Chef de service Transports Collectifs Ferrés

clement.molina@iledefrance.fr

06 43 53 73 49

Pour Ile-de-France Mobilités

Laure Chabert

Coordinatrice du projet GPE

laure.chabert@iledefrance-mobilites.fr

07 60 10 89 82

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, et notifié le :

À Saint-Denis, le

Pour la Société des grands projets,

Jean-François MONTEILS

Pour le Département des Yvelines

Pierre BEDIER

Pour le Département des Hauts-de-Seine

Georges SIFFREDI

Pour la Région Île-de-France

Valérie PECRESSE

Pour Ile-de-France Mobilités

Laurent PROBST

2024CONV024 - Relative à la participation des Départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines et de la région Île-de-France au financement des missions de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la réalisation de la section Versailles-Nanterre de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18 Nord) jusqu'au dépôt de dossier de déclaration d'utilité publique

Liste des Annexes :

Annexe 1 : contenu des Missions

Annexe 2 : décomposition du coût prévisionnel des Missions par postes de dépense

Annexe 3 : échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 4 : modèle d'engagement de confidentialité

ANNEXE 1 : CONTENU DES MISSIONS

Les Missions portent sur :

- (1) La réalisation des études permettant d'affiner les principes de tracé et d'implantation des gares de la Ligne 18 Nord ;
- (2) Si les études en établissaient la nécessité, la production des documents constituant le dossier nécessaire à la modification du schéma d'ensemble du RTPGP, ainsi que la réalisation de la procédure de modification dudit schéma, dont notamment la consultation des personnes publiques associées et la procédure de participation du public prévues par l'article 3-1 de la loi du 3 juin 2010 modifiée ;
- (3) La réalisation du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) de la Ligne 18 Nord, ainsi que les éventuelles procédures d'information amont du public et des personnes publiques associées y afférentes, préalablement au dépôt du dossier DUP.

Contenu de la Mission (1) : Pour la réalisation de la Mission (1) visant à réaliser les études permettant d'affiner les principes de tracé et d'implantation des gares de la Ligne 18 Nord, la SGP conduit les études suivantes :

- Etudes techniques
- Etudes environnementales
- Etudes de trafic
- Etudes socio-économiques

Contenu de la Mission (2) :

Pour la réalisation de la Mission (2) visant à constituer le dossier de modification de schéma d'ensemble du RTPGP et à réaliser la procédure de modification y afférente, la SGP est, conformément à l'article 3-1 de la loi « Grand Paris » du 3 juin 2010 modifiée, notamment appelée à :

- Réaliser les pièces nécessaires à la constitution du dossier de modification comportant notamment les éléments suivants :
 - o Les objectifs des modifications et leurs principales caractéristiques ;
 - o L'exposé des enjeux socio-économiques résultant des modifications envisagées ;
 - o L'estimation du coût des modifications et les modes de financement envisagés ;
 - o L'impact des modifications sur les prévisions de trafic ;
 - o L'analyse des incidences des modifications sur l'aménagement du territoire ;
 - o Le cas échéant, le nouveau rapport environnemental ou l'actualisation du rapport environnemental du schéma d'ensemble, ainsi que l'avis de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable prévus aux articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.
- Conduire :
 - o Les procédures de consultation des personnes publiques associées à la procédure de modification du schéma d'ensemble conformément aux dispositions de l'article 3-1 de la loi « Grand Paris » modifiée ;
 - o La procédure de participation du public prévue à l'article 3-1 de la loi « Grand Paris » modifiée ;
 - o Toutes les opérations d'informations et/ou de communication du public et/ou des personnes publiques associées qu'elle estimerait nécessaires préalablement au début de la procédure de modification du schéma d'ensemble.
- Adopter un acte motivé et publié dressant le bilan de la/des modification(s) du schéma d'ensemble envisagé(s) conformément au IV de l'article 3-1 de la loi « Grand Paris » modifiée.

- Si nécessaire, assister les services de l'Etat pour l'adoption du décret en Conseil d'Etat actant de la modification du schéma d'ensemble.

Contenu de la Mission (3) :

Pour la réalisation de la Mission (3) visant à constituer le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) de la Ligne 18 Nord, mais aussi à mettre en place les éventuelles procédures d'information amont du public et des personnes publiques associées, préalablement au dépôt du dossier DUP, la SGP est notamment appelée à :

- Réaliser les études nécessaires à l'établissement d'un dossier de DUP d'infrastructure ferroviaire de transport et aux Mises En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) y afférentes ;
- Réaliser les pièces nécessaires à la constitution du dossier DUP du projet de la ligne 18 Nord dont notamment :
 - o L'objet de l'enquête ;
 - o Le plan de situation ;
 - o Le Programme ;
 - o La présentation des ouvrages ;
 - o Le Plan Général des Travaux (PGT) ;
 - o L'appréciation sommaire des dépenses ;
 - o L'étude d'impact ;
 - o L'éventuelle étude agricole ;
 - o L'évaluation socio-économique ;
 - o L'ensemble des études et pièces nécessaires à l'établissement des MECDU ;
 - o L'ensemble des documents de nature à faciliter l'information du public et la compréhension du dossier de DUP.
- Conduire toutes les opérations d'informations et/ou de communication du public et/ou des personnes publiques associées qu'elle estimerait nécessaires préalablement au dépôt du dossier de DUP.

ANNEXE 2 : DECOMPOSITION DU COÛT PREVISIONNEL DES MISSIONS PAR POSTES DE DEPENSES

Le coût prévisionnel total des Missions de maîtrise d'ouvrage nécessaires à la réalisation de la section Versailles-Nanterre de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 18 Nord) jusqu'au dépôt de dossier de déclaration d'utilité publique est de 7 875 000,00 € HT courants.

Ce montant fait l'objet de la décomposition prévisionnelle suivante :

Pilote	Type de dépense	Coût prévisionnel des Missions en € courants
SGP		
Missions 1 et 2	Etudes techniques	450 000 € HT
	Etudes environnementales	225 000 € HT
	Etudes de trafic	281 250 € HT
	Etudes socio-économiques	281 250 € HT
	Production des documents constituant les pièces d'un dossier de modification du schéma d'ensemble	337 500 € HT
	Information du public et des personnes publiques associées	225 000 € HT
	Sous-total	1 800 000 € HT
Mission 3	Etudes techniques	4 500 000 € HT
	Etudes environnementales	450 000 € HT
	Etudes de trafic	281 250 € HT
	Etudes socio-économiques	281 250 € HT
	Constitution du dossier	450 000 € HT
	Information du public et des personnes publiques associées	112 500 € HT
	Sous-total	6 075 000 € HT
TOTAL		7 875 000 € HT

Tableau d'évaluation du montant des Missions en euros courants

	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Total
Montant prévisionnel aux conditions économiques d'avril 2023	350 000 €	2 300 000 €	2 825 000 €	1 525 000 €	7 000 000 €
Montant prévisionnel en euros courants	372 231 €	2 514 919 €	3 214 378 €	1 770 480 €	7 872 008 €
Montant prévisionnel cumulé en euros courants	372 231 €	2 887 150 €	6 101 528 €	7 872 008 €	

L'hypothèse retenue pour la réalisation du présent tableau d'évaluation du montant des Missions en euros courants est basée sur une évolution annuelle de l'indice ING d'une valeur de 4% telle qu'indiquée dans la Convention (arrondi à 7 875 000€).

ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL

Calendrier prévisionnel des appels de fonds (en €HT courants) :

	S1 2025	S2 2025	S1 2026	S2 2026	S1 2027	Solde	Total
Département des Hauts-de-Seine	35 000	200 000	350 000	300 000	700 000	669 648	2 254 648
Département des Yvelines	100 000	300 000	530 000	300 000	700 000	690 352	2 620 352
region Île-de-France	100 000	240 000	400 000	260 000	560 000	440 000	2 000 000

ANNEXE 4 : MODELE D'ENGAGEMENT DE CONFIDENTIALITE

L'ensemble des documents [...], ci-après définis :

Désignation détaillée de de l'ensemble des documents.

sont mis à la disposition, par [...], du prestataire suivant :

Nom et adresse du prestataire

dans le cadre des Missions faisant l'objet de la Convention (désigner clairement la Convention dont le prestataire est titulaire).

Les spécifications techniques des documents mis à disposition seront communiquées au prestataire lors de la signature du présent acte.

Par le présent acte le prestataire s'engage à respecter les dispositions suivantes :

- les documents fournis ne seront pas utilisés, même sous une forme modifiée ou altérée, pour d'autres usages que la prestation commandée ;

-le prestataire s'interdit également toute divulgation, communication, mise à disposition de ces documents à des tiers, sous toute forme et sous tout support, et pour quelque motif que ce soit, sans l'autorisation expresse de [...] et s'engage à prendre toute mesure nécessaire afin d'éviter que ces documents ne soient divulgués à un tiers qui n'a pas à en connaître ;

- à l'issue du contrat de prestation, le prestataire ne conservera qu'une copie d'archive des documents fournis, que ce soit sous leurs forme originale ou sous des formes dérivées issues des traitements réalisés dans le cadre de la prestation. Les autres copies de ces documents (originales ou dérivées) réalisées dans le cadre de la prestation seront effacées de tous les ordinateurs du prestataire ;

- le prestataire doit informer tout son personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), ses sous-traitants ou co-traitants éventuels du présent engagement de confidentialité et des obligations de confidentialité qui y sont mentionnées. Il doit s'assurer du respect de ces obligations par tout son personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), ses sous-traitants ou co-traitants éventuels. Il s'engage notamment à éviter que les informations et documents soient copiés, reproduits ou dupliqués en partie ou en totalité, sur quelque support que ce soit, pour des utilisations non directement liées à l'exécution du présent contrat ;

- le prestataire s'engage à apposer sur tous les documents ou données protégés qui seront utilisés et sur toute reproduction de ceux-ci la mention du nom de l'auteur et de sa qualité ;

- le prestataire déclare avoir connaissance que tout manquement de sa part à cet engagement de confidentialité peut causer un grave préjudice à son client et peut engager sa responsabilité au titre de l'article 226-13 du Code pénal qui punit d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende la révélation d'une information à caractère secret.

Fait à [...], le [...],

Le Prestataire

(mention manuscrite : lu et approuvé)