DÉLIBÉRATION N°CP 2024-140
DU 30 MAI 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 14-175 du conseil régional d'Île-de-France 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 le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet de RER E EOLE à l'Ouest approuvé par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 et notifié le 6 février 2017 ;

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

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 du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-371 du 19 novembre 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 RATP ;

VU la délibération n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 approuvant la convention pour la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau – Etudes d'avant-projet/Projet (APO) ;

VU la délibération n° CR 2022-058 en date du 22 septembre 2022 de la Région Île-de-France approuvant le « Plan de Protection, de Résistance et d'Adaptation de la région Île-de-France face au changement climatique » ;

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 d'intervention ;

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 2023-074 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date de 29 mars 2023 approuvant le protocole relais EOLE n°3 d'exécution du protocole-cadre EOLE relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet ;

VU la délibération n° CP2023-149 du 1er juin 2023 approuvant la convention relative aux études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine ;

VU la délibération n° CP2023-149 du 1er juin 2023 approuvant la convention relative à la poursuite des études préliminaires relatives aux adaptations des infrastructures existantes du RER C, de la ligne U et de la ligne P nécessaires en vue du renouvellement du matériel roulant ;

VU la délibération n° CP2023-149 du 1er juin 2023 approuvant la convention RER D – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG – convention n° 5 APO-REA ;

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 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 2024-140 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Approuve le protocole relais n°4 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE à l'ouest, joint en annexe

2 à la présente délibération et autorise la présidente à la signer.

Article 2 :

Approuve la convention de financement du projet « Prolongement du RER E à l'ouest -EOLE- Convention d'exécution du protocole relais n°4 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet », jointe en annexe 3 à la présente délibération, et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 3 :

Approuve la convention de financement du projet « Prolongement du RER E à l'ouest – EOLE - Convention d'exécution n°2 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet », jointe en annexe 4 à la présente délibération, et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne 19 – Mesures conservatoires au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **350 000 €.**

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 d'un montant total de **350 000 €** 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 5 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien U - Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – études d'avant-projet » 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 **4 669 000 €.**

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 d'un montant total de **4 669 000 €** 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 11117 « Schéma de secteurs Transilien – Ligne U ».

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Etudes et travaux d'isolation acoustique des façades à Gentilly, Arcueil et Cachan (RATP) » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **87 500 €**.

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 **87 500 €** 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 7 :

Décide de participer au financement du projet « RER D – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG – convention n° 6 APO-REA » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **27 300 000 €**.

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 projet de **27 300 000 €** 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 11104 « Schéma Directeur – RER D ».

Article 8 :

Décide de participer au financement du projet « RER B et D – Création d'un centre de commande unifié – premières études » 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 **490 000 €.**

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 d'un montant total de **490 000 €** 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 11102 « Schéma Directeur – RER B ».

Article 9 :

Décide de participer au financement du projet « RER B et D – Poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures de la gare du Nord souterraine » 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 **2 100 000 €.**

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 d'un montant total de **2 100 000 €** 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 11102 « Schéma Directeur – RER B ».

Article 10 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien R et trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention REA n°1 » détaillé dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de trois subventions pour un montant total maximum prévisionnel de **28 981 190,34 €.**

Subordonne le versement de ces 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 une autorisation de programme de projet de **28 981 190,34 €** 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 11116 « Schéma de secteurs Transilien - Ligne R ».

Article 11 :

Approuve la charte d'engagement jointe en annexe 12 qui formalise la collaboration entre la Région Île-de-France et les partenaires de l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrées en Île-de-France face aux effets du changement climatique et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 12 :

Approuve l'accord de confidentialité joint en annexe 13 entre la Région Île-de-France et la RATP permettant l'échange de données nécessaires à la réalisation de l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France face aux effets du changement climatique et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 13 :

Approuve l'accord de confidentialité joint en annexe 14 entre la Région Île-de-France et SNCF Réseau permettant l'échange de données nécessaires à la réalisation de l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France face aux effets du changement climatique et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 14 :

Approuve l'accord de confidentialité joint en annexe 15 entre la Région Île-de-France et SNCF Gares & Connexions permettant l'échange de données nécessaires à la réalisation de l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France face aux effets du changement climatique et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

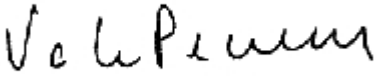
Article 15 :

Approuve l'avenant 12 à la Déclaration d'intention relative à la Stratégie locale de gestion du risque inondation de la métropole francilienne et la convention de mise à disposition des données appartenant aux opérateurs de réseaux signataires joints en annexe 16 et autorise la présidente du conseil régional à les signer.

Article 16 :

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.

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



VALÉRIE PÉCRESSE

Acte rendu exécutoire le 30 mai 2024, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 30 mai 2024

30/05/2024 13:57:30

(référence technique : 075-237500079-20240530-lmc1216263-DE-1-1) et affichage ou notification le 30 mai 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

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003517 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°1 (Périmètre 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	31 426 749,00 € HT	5,00 %	1 571 337,45 €
	Montant total de la subvention		1 571 337,45 €

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 des premiers travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris (périmètre n°1 compris entre Melun et Moret).

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2030
Démarrage anticipé de projet : Non

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

Le coût objectif global des travaux s'élève à 72 367 528 € courants.

Le projet consiste à financer les premiers travaux en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et de Paris - Gare de Lyon.

La subvention, objet de la présente fiche, permet d'attribuer une première subvention travaux à SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA), sur le périmètre 1 qui concerne le renforcement électrique de la ligne comprise entre Melun et Moret.

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 montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 72 367 528 € et se répartit en 2 périmètres.

Les clés de répartition au global sont les suivantes :

- 15 613 657 € relevant du périmètre n°1 porté par SNCF Réseau,
- 21 431 936 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Réseau,
- 47 576 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Gares & Connexions,
- 6 133 € relevant du périmètre n°3 porté par SNCF Réseau (financé à 100 % par la Région Bourgogne-Franche-Comté).

Concernant les travaux du périmètre n°1 d'un montant total de 31 426 746 €, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, les clés de répartion sont les suivantes :

- l'Etat à 85 %,
- la Région Bourgogne - Franche-Comté à 5 %,
- la Région Île-de-France à 5 %,
- la Région Centre - Val-de-Loire à 5 %.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux périmètre 1 (Moret-Melun)	31 426 749,00	100,00%
Total	31 426 749,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	26 712 736,65	85,00%
Région Bourgogne-Franche-Comté (en cours d'attribution)	1 571 337,45	5,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	1 571 337,45	5,00%
Région Centre-Val-de-Loire (sollicitée)	1 571 337,45	5,00%
Total	31 426 749,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003519 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°1 (Périmètre 2 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	1 633 087,00 € HT	66,95 %	1 093 351,75 €
	Montant total de la subvention		1 093 351,75 €

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 pour la réalisation des premiers travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2028
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 1/01/2023.
Le coût objectif global des travaux s'élève à 72 367 528 € courants.

Le projet consiste à financer les premiers travaux en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et de Paris - Gare de Lyon.

La subvention, objet de la présente fiche, permet d'attribuer une première subvention travaux à SNCF Gares & Connexions, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA) au titre du périmètre n°2 (Fontaine-le-Port).

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 montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 72 367 528 € et se répartit en 2 périmètres.

Les clés de répartition au global sont les suivantes :

- 31 426 746 € relevant du périmètre n°1 porté par SNCF Réseau,
- 39 307 695 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Réseau,
- 1 633 087 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Gares & Connexions,
- 6 133 € relevant du périmètre n°3 porté par SNCF Réseau (financée à 100 % par la Région Bourgogne-Franche-Comté).

Concernant les travaux du périmètre n°2 d'un montant total de 1 633 087 €, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, les clés de répartition sont les suivantes :

- l'Etat à 33,05 %,
- la Région Île-de-France à 66,95 %.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux périmètre n°2 Fontaine-le-Port	1 633 087,00	100,00%
Total	1 633 087,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	539 735,25	33,05%
Région Île-de-France (sollicitée)	1 093 351,75	66,95%
Total	1 633 087,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003559 - Ligne Transilien U - Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – études d'avant-projet (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	5 370 000,00 € HT	70,00 %	3 759 000,00 €
	Montant total de la subvention		3 759 000,00 €

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 financer les études d'Avant-projet de la ligne U du réseau Transilien pour l'arrivée du nouveau matériel roulant.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C et les lignes Transilien U et P. En 2026, les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie. Des actions de rénovation sont en cours pour les prolonger au-delà.

Dans le cadre du renouvellement du matériel roulant de la ligne U, il était prévu de déployer des rames "Z2N NG". Dans ce cadre, des études préliminaires ont été réalisées pour définir les adaptations de l'infrastructure à ce nouveau matériel et en parallèle une analyse a été menée pour vérifier la possibilité de déployer du matériel roulant existant. Lors du COPIL SDMR du 20 octobre 2023, IDFM a confirmé le choix de retenir le matériel roulant NAT sur la ligne U du Transilien. Les études préliminaires ont été poursuivies afin de définir le programme technique pour les adaptations de l'infrastructure nécessaires à l'arrivée de la NAT sur la ligne, U.

La présente convention associée à cette subvention a pour objectif de financer les études d'Avant-projet de la ligne U du réseau Transilien.

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 sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et dans le cadre du fonds relai "CPER mobilités". Le montant de la subvention est de 6 670 000 €, dont 5 370 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :
- L'Etat à 30 % (soit 1 611 000 €),
- La Région à 70 % (soit 3 759 000 €).

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes d'avant-projet	3 265 000,00	60,80%
Frais de maîtrise d'oeuvre	965 000,00	17,97%
Frais de maîtrise d'ouvrage	1 140 000,00	21,23%
Total	5 370 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	1 611 000,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	3 759 000,00	70,00%
Total	5 370 000,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003560 - RER D - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT DU RER NG - CONVENTION N°6 APO-REA

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	32 000 000,00 € HT	85,31 %	27 300 000,00 €
	Montant total de la subvention		27 300 000,00 €

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 poursuite des études (APO) et les travaux d'adaptation (REA) des infrastructures du RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

Dates prévisionnelles : 3 juillet 2019 - 31 décembre 2028
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Les travaux (REA) d'infrastructure de la Ligne D ont été votés par délibération n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019. Par conséquent, la prise en compte des dépenses est fixée à compter de cette date.

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

Le coût objectif de la convention REA n°6 associée à la subvention s'élève à 39 000 000 €. Elle permet la poursuite des travaux d'adaptation (REA) sous maîtrise d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau nécessaires au déploiement des nouveaux matériels roulants RER NG sur la ligne D du RER, notamment :
- l'adaptation des infrastructures en ligne et des voies de service,
- les adaptations permettant la desserte commerciale des gares (rehaussement/rabaissement/allongement de quais, dégagement gabarit, déplacement éventuel de signaux, balises, éclairage),
- les adaptations d'équipement pour la bonne circulation des trains (alimentation électrique, gabarit, tiroirs de retournement, le système de contrôle vitesse, annonces passages à niveau, et itinéraires techniques en Île-de-France),
- les adaptations nécessaires au garage des RER NG (voies de service).

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 APO et les travaux (REA 6) d'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER mobilités.

Le montant du périmètre conventionnel s'élève à 32 000 000 € et se répartit entre :
- l'Etat à 30 % (soit 11 700 000 €),
- la Région à 70 % (soit 27 300 000 €).

Un principe de décroisement avec l'Etat sur les factures de substitution des bus (montant de 7M€) modifie les clés travaux. Le principe du 70/30 est respecté sur le montant global de la convention mais des sous-totaux font apparaître des clés différentes qui sont acceptées par les parties et par le bénéficiaire.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Adaptation des voies principales	22 000 000,00	68,75%
Adaptation des voies de service	10 000 000,00	31,25%
Total	32 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	4 700 000,00	14,69%
Région Île-de-France (sollicitée)	27 300 000,00	85,31%
Total	32 000 000,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003561 - Ligne Transilien U - Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – études d'avant-projet (SNCF GC)

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	1 300 000,00 € HT	70,00 %	910 000,00 €
	Montant total de la subvention		910 000,00 €

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 financer les études d'Avant-projet de la ligne U du réseau Transilien pour l'arrivée du nouveau matériel roulant.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Non

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

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C et les lignes Transilien U et P. En 2026, les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie. Des actions de rénovation sont en cours pour les prolonger au-delà.

Dans le cadre du renouvellement du matériel roulant de la ligne U, il était prévu de déployer des rames "Z2N NG". Dans ce cadre, des études préliminaires ont été réalisées pour définir les adaptations de l'infrastructure à ce nouveau matériel et en parallèle une analyse a été menée pour vérifier la possibilité de déployer du matériel roulant existant. Lors du COPIL SDMR du 20 octobre 2023, IDFM a confirmé le choix de retenir le matériel roulant NAT sur la ligne U du Transilien. Les études préliminaires ont été poursuivies afin de définir le programme technique pour les adaptations de l'infrastructure nécessaires à l'arrivée de la NAT sur la ligne, U.

La présente convention associée à cette subvention a pour objectif de financer les études d'Avant-projet de la ligne U du réseau Transilien.

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 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 6 670 000 €, dont 1 300 000 € pour SNCF Gares & Connexions, répartis entre :
- L'Etat à 30 % (soit 390 000 €),
- La Région à 70 % (soit 910 000 €).

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes d'Avant-projet	775 000,00	59,62%
Frais de maîtrise d'oeuvre	204 000,00	15,69%
Frais de maîtrise d'ouvrage	321 000,00	24,69%
Total	1 300 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	390 000,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	910 000,00	70,00%
Total	1 300 000,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003564 - RER B et D – Poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord

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	3 000 000,00 € HT	70,00 %	2 100 000,00 €
	Montant total de la subvention		2 100 000,00 €

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 financer les études et travaux d'adaptation des infrastructures de la gare du Nord permettant l'arrivée des nouveaux matériels roulants RER-NG et MI20.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Dans le cadre du déploiement des RER NG et des MI20, les études avaient montré que ces derniers étaient trop energivores pour les installations de la gare de Paris Nord.
Des travaux ont été réalisés en gare du Nord souterraine à la fin de l'année 2023 pour entamer la resolution de ce sujet.
Il reste cependant un risque résiduel à instruire pour sécuriser le réseau de façon pérenne. Après études, il est apparu nécessaire de remplacer les communications croisées monorail existantes par des nouvelles communications birails dimensionnées pour accueillir le nouveau matériel roulant du RER B et du RER D. Sur cette thématique, ces communications se situent en gare du Nord souterraine (pour le RER B et le RER D) dans la suite des travaux de la précédente convention. Pour ces mêmes raisons, la communication croisée située gare de Lyon Souterraine doit être l'objet de la même adaptation.

La convention s'inscrit donc dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour financer les études et travaux d'adaptation des infrastructures de la gare du Nord permettant l'arrivée des nouveaux matériels roulants RER-NG et MI20.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, STIF, Ports de Paris, VNF, etc.) d'accueillir des stagiaires

fera l’objet d’une convention passée avec chacune des structures en détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permet ainsi de disposer d’une vision d’ensemble.

Détail du calcul de la subvention :
L'opération est financée dans le cadre du fonds relai "CPER Mobilités".
le montant de la convention est de 3 000 000 € répartis entre :
- L'Etat à 30 % (soit 900 000 €),
- La Région à 70 % (soit 2 100 000 €)

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L’organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux de conception	2 150 000,00	71,67%
Provision pour risques	215 000,00	7,17%
Maitrise d'oeuvre	545 000,00	18,17%
Maitrise d'ouvrage	90 000,00	3,00%
Total	3 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	900 000,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	2 100 000,00	70,00%
Total	3 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24003565 - Ligne 19 – Mesures conservatoires au niveau de la ZAC des Groues à 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	500 000,00 € HT	70,00 %	350 000,00 €
	Montant total de la subvention		350 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

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

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention permettant de financer la réalisation de l'étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre pour l'arrivée de la ligne 19.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2025
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
En juillet 2023, la Région Île-de-France a adopté en séance plénière son schéma directeur environnemental pour élaborer le projet de territoire de la région à l'horizon 2040 (Sdrif-e). La ligne 19 entre Nanterre-La-Folie et Gonesse avait été inscrite par la Région parmi les grands projets retenus et les nouvelles liaisons de métro.

Cette nouvelle ligne permettra de mailler complètement le réseau francilien et de desservir le département du Val d'Oise, qui a une très forte dynamique économique. La ligne 19 serait en correspondance à Nanterre avec les lignes 15 et 18 et relierait directement le pôle de La Défense à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle en se connectant sur la ligne 17 à la gare de Gonesse du Grand Paris Express, actuellement en construction.

Lors d'une conférence commune le 22 novembre 2023, le Département du Val d'Oise et la région Île-de-France ont présenté ce projet de développement d'une nouvelle ligne 19 de métro automatique entre Nanterre et le Triangle de Gonesse et annoncé le financement des études de cette ligne.

A ce titre, même si le tracé de la ligne n'est pas confirmé, il serait prévu à minima des connexions avec la L15 et le RER E en gare de Nanterre la Folie située à la proximité de la ZAC des Groues à Nanterre.

Celle-ci faisant actuellement l'objet de travaux d'aménagement, il est indispensable de prévoir que des mesures conservatoires soient prises afin de permettre l'arrivée à terme de la ligne 19.

La convention associée à cette subvention concerne l'étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues pour l'arrivée de la ligne 19.

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 :
Le montant global des études est de 500 000 €, répartis comme suit :

- Le CD95 à 30 %,
- La Région à 70 %.

Localisation géographique :
- NANTERRE

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	500 000,00	100,00%
Total	500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Département du Val d'Oise (en cours d'attribution)	150 000,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	350 000,00	70,00%
Total	500 000,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003569 - RER B et D – Création d'un centre de commande unifié – Premières études

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	1 400 000,00 € HT	35,00 %	490 000,00 €
	Montant total de la subvention		490 000,00 €

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 financer les premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié du RER B et D (CCU B/D).

Dates prévisionnelles : 1 juin 2023 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Pour tenir le planning de mise en service de cette infrastructure, toute une démarche a été initiée, avec notamment des discussions entre la SNCF et la RATP sur l'emplacement du CCU et les interfaces entre eux. Ceci explique le démarrage anticipé, qui est du au fait de bien stabiliser les données d'entrée avant le démrrage des premières études.

Description :
Le projet CCU B/D s'inscrit dans une démarche globale de modernisation et d'amélioration de la performance des RER B et D qui englobe notamment le déploiement de NExTEO, les systèmes de régulations et les nouveaux matériels roulants MI20 et RERNG.

La création d'un CCU constitue une première étape nécessaire à l'amélioration des résultats de la qualité de service, et à l'intégration des nouveaux systèmes de signalisation et de régulation.

Ce projet s'inscrit également dans la continuité des phases précédentes de co-construction progressive d'un centre de commandement unique pour la ligne B à Denfert. L'objectif à présent est d'aller plus loin dans le regroupement des acteurs, en intégrant le RER D et en réduisant les interfaces notamment dans la gestion du tunnel commun. Les réflexions ont déjà mené au choix d'un terrain situé à Saint-Denis, qui apparait être la meilleure solution sur un plan opérationnel, en raison de sa proximité des lignes B et D.

La convention s'inscrit donc dans le cadre de la formalisation necessaire pour la réalisation des premières

études pour la création d'un centre de commandement unifié du RER B et D (CCU B/D) .

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

Détail du calcul de la subvention :
L'opération est financée dans le cadre du fonds relai "CPER Mobilités" pour la Région et l'Etat.
le montant de la convention est de 1 400 000 € répartis entre :
- L'Etat à 15 % (soit 210 000 €),
- La Région à 35 % (soit 490 000 €)
- IDFM à 44 % (soit 620 000 €)
- SNCF Réseau à 6% (soit 80 000 €)

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Programme de construction	100 000,00	7,14%
Etudes préliminaires systèmes ferroviaires	350 000,00	25,00%
Etudes divers	900 000,00	64,29%
MOA	50 000,00	3,57%
Total	1 400 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	210 000,00	15,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	490 000,00	35,00%
Ile-de-France Mobilités (en cours d'attribution)	620 000,00	44,29%
SNCF Réseau (en cours d'attribution)	80 000,00	5,71%
Total	1 400 000,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003571 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°1 (Périmètre 2 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	39 307 694,00 € HT	66,95 %	26 316 501,14 €
	Montant total de la subvention		26 316 501,14 €

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 des travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2030
Démarrage anticipé de projet : Non

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

Le coût objectif global des travaux s'élève à 72 367 528 € courants.

Le projet consiste à financer les premiers travaux en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et de Paris - Gare de Lyon.

La subvention, objet de la présente fiche, permet d'attribuer une première subvention travaux à SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA) sur le périmètre n°2 qui comprend:
- le renforcement électrique sur la section Moret-Montereau,
- le renforcement électrique sur la section Melun-Monterau par la rive droite de la Seine,
- les travaux concernant les voies de service à Montereau.

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 montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 72 367 528 € et se répartit en 2 périmètres.

Les clés de répartition au global sont les suivantes :

- 31 426 746 € relevant du périmètre n°1 porté par SNCF Réseau,
- 39 307 695 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Réseau,
- 1 633 087 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Gares & Connexions,
- 6 133 € relevant du périmètre n°3 porté par SNCF Réseau (financée à 100 % par la Région Bourgogne-Franche-Comté).

Concernant les travaux du périmètre n°2 d'un montant total de 39 307 695 €, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, les clés de répartition sont les suivantes :

- l'Etat à 33,05 %,
- la Région Île-de-France à 66,95 %.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux périmètre n°2	39 307 694,00	100,00%
Total	39 307 694,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	12 991 192,86	33,05%
Région Île-de-France (sollicitée)	26 316 501,14	66,95%
Total	39 307 694,00	100,00%

Commission permanente du 30 mai 2024 - CP2024-140

DOSSIER N° 24003520 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Etudes et travaux d'isolation acoustique des façades à Gentilly, Arcueil et Cachan (RATP)

Dispositif : Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France (n° 00001302)
Délibération Cadre : CP2022-319 du 23/09/2022
Imputation budgétaire : 907-77-2041782-477003-200
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	350 000,00 € HT	25,00 %	87 500,00 €
	Montant total de la subvention		87 500,00 €

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 : l'attribution d'un subvention pour la réalisation d'études acoustiques et de travaux d'isolation acoustique des façades à Gentilly, Arcueil et Cachan sur le RER B, dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

Dates prévisionnelles : 30 mai 2024 - 31 décembre 2028
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Cette convention a pour objet le financement d'études acoustiques et de travaux d'isolation acoustique des façades à Gentilly, Arcueil et Cachan sur le RER B.

Ce projet intervient dans le cadre de la convention d'intention pour l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, conclue le 25 mai 2022 entre l'Etat, la Métropole du Grand Paris, Bruit Parif, la région Île-de-France et la RATP.

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 protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et du fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020.

Le coût de l'opération s'élève à 350 000€ courants. Le plan de financement est le suivant :
- l'Etat à 25 %,
- la Région Île-de-France à 25 %,
- la Métropole du Grand Paris à 25%,
- la RATP à 25 %.

Localisation géographique :
- ARCUEIL
- CACHAN
- GENTILLY

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	%
Diagnostic	25 000,00	7,14%
Maitrise d'ouvrage	15 000,00	4,29%
Assistance à maîtrise d'ouvrage acoustique	20 000,00	5,71%
Conduite de projet	50 000,00	14,29%
Travaux	240 000,00	68,57%
Total	350 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	87 500,00	25,00%
Région (sollicitée)	87 500,00	25,00%
Métropole du Grand Paris (en cours d'attribution)	87 500,00	25,00%
RATP	87 500,00	25,00%
Total	350 000,00	100,00%

Annexe 2 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE – Protocole-relais 4

2024

PROLONGEMENT DU RER E EOLE À L'OUEST

Protocole relais n°4 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet

24FER010
2024CONV134

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Société des Grands Projets

hauts-de-seine LE DÉPARTEMENT

Région îledeFrance

PARIS

Yvelines Le Département

SNCF RÉSEAU

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

PREAMBULE 6

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE RELAIS N°4 8

ARTICLE 2. MONTANT DU PROTOCOLE RELAIS N°4 ET PRINCIPES DE FINANCEMENT 9

2.1 Montant du protocole relais n°4 9

2.2 Principes de financement retenus au protocole relais n°4 9

2.3. Modalités de mobilisation des financements 10

ARTICLE 3. MODALITES D'ACTUALISATION 10

ARTICLE 4. GESTION DES ÉCARTS 10

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE RELAIS N°4 10

ARTICLE 6. DATE D'EFFET ET DURÉE DU PROTOCOLE RELAIS N°4 11

Entre,

En premier lieu,

- **l'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Société des Grands Projets**, représentée par son président du directoire en exercice, ci-après désignée « la SGP »,
- **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 ,
- **Le département des Hauts-de-Seine**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° de l'assemblée départemental en date du …..
- **Le département des Yvelines**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° de l'assemblée départemental en date du ..
- **la Ville de Paris,** représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° du Conseil de Paris en date du

Ci-après désignés ensemble par « **les Financeurs** »,

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme (SA) , dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL Président-directeur général , dûment habilité à cet effet,

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

En troisième lieu,

- **Ile 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** »,

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

VISAS

Vu le code des transports ;

Vu loi 2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, et notamment son article 20-1 ;

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

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 ;

Vu la délibération n° CR 2022-078 du conseil régional 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°20220225-091 du 25 mai 2022 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole relais n°2 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE,

Vu la délibération n° CP2022-215 du conseil régional du 20 mai 2022 approuvant le protocole relais n°2 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE,

Vu la délibération n°CP2023-074 du conseil régional du 29 mars 2023 approuvant le protocole relais 3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE,

Vu la délibération n°20230420-084 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole relais n°3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE,

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° en date du du conseil régional d'Île-de-France ;

Vu la délibération n° en date du du conseil départemental des Hauts-de-Seine ;

Vu la délibération n° en date du du conseil départemental des Yvelines ;

Vu la délibération n° en date du du conseil de Paris ;

Vu la délibération n° en date du du conseil d'Île-de-France Mobilités ;

Vu la délibération n° en date du du conseil de surveillance de la Société des grands projets ;

Vu le Protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet signé le 6 février 2017 ;

Vu le protocole-relais n°1 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du février 2021 pour un montant de de 182 M€ CE 2012 ;

Vu le protocole-relais n°2 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 pour un montant de 471,2 M€ CE 2012 ;

Vu Le protocole-relais n°3 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 20 avril 2023 pour un montant de 418,9 M€ CE 2012.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Haussmann-Saint-Lazare (actuel terminus de la branche est du RER E) à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense ainsi qu'à améliorer la qualité de service et à moderniser l'exploitation de l'ensemble de la ligne notamment par le déploiement d'un nouveau matériel roulant et d'un nouveau système d'exploitation (ci-après désigné par « le Projet »).

Le Projet nécessite la création d'un nouveau tunnel entre Saint-Lazare et Nanterre-la-Folie, la création de trois gares nouvelles, l'adaptation des infrastructures existantes entre Nanterre et Mantes la Jolie et la mise en place d'un nouveau système d'exploitation de la ligne.

À l'horizon de mise en service, le trafic de l'ensemble de la ligne (branches ouest et est) est estimé à 89.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, représentant un total de 620.000 voyageurs par jour.

Le Projet concourt à deux objectifs principaux :

1) Faire progresser la qualité de service :
    - Contribuer à la désaturation du réseau : le prolongement du RER E crée un deuxième axe Est – Ouest permettant de délester les tronçons centraux des RER A, RER B et D ainsi que la gare Saint-Lazare ;
    - Renforcer l'offre de transport en commun et la qualité de service sur l'ensemble de la ligne avec une augmentation des fréquences, un nouveau matériel roulant et des infrastructures adaptées à l'ouest comme à l'est en faveur d'une meilleure régularité et accessibilité ;
    - Compléter le maillage du réseau permettant une amélioration des déplacements grâce à des temps de parcours et des correspondances optimisées, en coordination avec les développements mis en œuvre dans le cadre du Nouveau Grand Paris des Transports.
2) Accompagner le développement des territoires :
    - Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche ;
    - Mieux desservir le territoire de Seine Aval ;
    - Accompagner le développement des pôles d'emplois parisiens ;
    - Améliorer les conditions de desserte des territoires de l'est de l'Île-de-France ;
    - Améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du Projet a été signé le 31 janvier 2013.

Le Projet de prolongement du RER E à l'Ouest, comprenant la réalisation de l'infrastructure et de NEXTEO EOLE « Sol », s'inscrit dans le cadre de l'AVP approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 5 mars 2014 pour un coût d'objectif de 3,327 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009) et de l'avant-projet modificatif approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015.

Le Projet était inscrit au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 et dans le protocole de financement État-Région pour la période « 2013-2017 » signé le 19 juillet 2013. L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest est également inscrite au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 pour un montant de 1 750 M€.

Le protocole d'accord Etat-Région CPER transport 2023-2027 adopté par délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 le 20 décembre 2023 prévoit également l'inscription de financements pour la poursuite du prolongement du RER E à l'Ouest.

La mise en service du prolongement du RER E à l'Ouest sera permise par :

- La réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre,
- Le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la- Jolie,
- La création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie,
- Un nouveau système d'exploitation NExTEO EOLE (hors champ des 3,322 milliards d'euros pour la partie bord),
- Un nouveau matériel roulant RER NG (hors champ des 3,322 milliards d'euros), participant à la performance du Projet.

La mise en œuvre du prolongement du RER E à l'ouest se décline autour de trois grands thèmes totalement interdépendants.

1) Desserte/exploitation

Trois objectifs ont été clairement déterminés :

- Désaturer la ligne de RER A, actuellement la plus fréquentée et saturée d'Île-de-France avec plus d'un million de voyageurs par jour,
- Augmenter l'offre de service en densifiant le réseau de l'ensemble du territoire desservi par le RER E,
- Améliorer la qualité de service de l'ensemble de la ligne.

Le Projet répondra à ces enjeux en proposant, à la mise en service complète, une ligne RER performante et robuste avec 22 trains par heure de pointe et par sens dans sa partie centrale et assurera une meilleure desserte à l'ouest comme à l'est.

Afin de préserver la régularité de la ligne du RER E actuelle tout en la connectant aux voies de l'ouest qui seront fréquentées simultanément par les trains normands rapides et les RER, un principe d'exploitation en recouvrement a été retenu entre les gares de Magenta/Rosa Parks et de Nanterre La Folie. Les seize RER E des « missions est » iront jusqu'à la nouvelle gare de Nanterre La Folie et les six RER des « missions ouest » circuleront, quant à eux, jusqu'à la gare de Magenta/Rosa Parks.

2) Nouveau Système d'Exploitation : NExTEO EOLE

Le Projet comprend un nouveau système d'exploitation ferroviaire (ci-après « NExTEO EOLE ») dont le but est de satisfaire les objectifs de performance de la ligne E du RER, en termes de débit, de temps de parcours et de robustesse de l'exploitation. Avec NExTEO EOLE, l'augmentation de l'offre de transport à 28 trains par heure et par sens dans la zone de recouvrement devient possible.

NExTEO EOLE constitue donc une composante indissociable du Projet de prolongement du RER E à l'ouest, et s'inscrit de façon opérationnelle dans le calendrier de cette opération. NExTEO EOLE nécessite techniquement :

- Une mise en œuvre « sol » : NExTEO EOLE sera déployé sur les infrastructures en site quasi-dédié dans le tronçon central entre Nanterre La Folie et Rosa Parks/Pantin. Il devra s'interfacer avec la signalisation et les postes d'aiguillage existants et nouveaux et dialoguer avec le « bord » NExTEO EOLE.
- Une mise en œuvre « bord », intégrée aux RER NG, financée par ailleurs par l'autorité organisatrice.

3) Infrastructures

Les infrastructures recouvrent trois postes principaux :

- ouvrages d'art et installations ferroviaires sur le réseau ;
- garages et sites de maintenance ;
- gares.

4) Surcoûts

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

Le protocole-cadre prévoit notamment que les Financeurs s'engagent à mettre en place les financements nécessaires pour permettre le financement de l'intégralité du coût d'objectif du Projet (article 2.1) tandis que les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à respecter ce coût d'objectif et à mettre en service le prolongement d'EOLE selon le calendrier convenu (article 4), étant précisé que les Maîtres d'Ouvrage sont « *responsables, dans les conditions de droit commun, de pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités techniques prévues, ainsi que selon l'analyse de risque réalisée dans le cadre de l'élaboration de l'Avant-projet et approuvée dans ce cadre* » (article 7).

L'article 7.1 du protocole-cadre prévoit la procédure à suivre en cas de dépassement du coût d'objectif du Projet, qui implique notamment que les Maîtres d'Ouvrage fournissent aux Financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences – rapport qui fait ensuite l'objet d'un avis rendu par le STIF, devenu Île-de-France Mobilités, aux Financeurs.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a fait part début 2020 de l'existence de surcoûts à hauteur de 641 M€ (Conditions Economiques de janvier 2012) liés notamment au décalage de 2 ans pour le financement du Projet, à la survenance d'aléas et imprévus, à des modifications de programme et à la reprise du programme de Mantes-la-Jolie.

Conformément au protocole-cadre et aux conventions de financement subséquentes, Île-de-France Mobilités a engagé une expertise des surcoûts invoqués par le maître d'ouvrage et des responsabilités associées. Les conclusions définitives de cette expertise ont été remises en mai 2021 sur la base des éléments consolidés présentés par la maîtrise d'ouvrage.

Missionné par le Ministre délégué aux Transports, Pierre-Alain ROCHE, président de la section mobilités et transports du CGEDD, a également remis un rapport en octobre 2021 portant sur l'analyse d'une partie des surcoûts EOLE.

En septembre 2021, SNCF Réseau a annoncé de nouveaux surcoûts ainsi que la nécessité de reconstituer des provisions pour risques, ces éléments faisant l'objet d'une expertise d'Île-de-France Mobilités sur la base des éléments détaillés en cours de communication depuis fin janvier 2022 par la maîtrise d'ouvrage.

Dans ce contexte, SNCF Réseau indique avoir engagé des dépenses dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les partenaires par le biais du protocole-cadre approuvé en 2016.

SNCF Réseau a demandé aux Financeurs d'apporter en urgence des financements supplémentaires pour permettre la poursuite du Projet.

Trois protocoles-relais ont permis d'apporter des couvertures transitoires à SNCF Réseau visant à assurer la poursuite sans retard du Projet, selon des clefs de financement provisoires ne préjugeant pas des clefs de répartition de la charge finale du financement des surcoûts devant être déterminées conformément à l'article 7 du protocole-cadre :

- Le protocole-relais n°1 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 février 2021 pour un montant de de 182 M€ $_{CE\ 2012}$
- Le protocole-relais n°2 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 pour un montant de 471,2 M€ $_{CE\ 2012}$,
- Le protocole-relais n°3 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 20 avril 2023 pour un montant de 418,9 M€ $_{CE\ 2012}$.

Le 24 octobre 2023, la maîtrise d'ouvrage a présenté le rapport n°3 de présentation des maîtres d'ouvrage sur l'évolution du coût d'objectif du projet au titre de l'article 7.1 du protocole-cadre de financement d'un montant de 333M€$_{CE\ 2012}$ et a précisé par courrier du 25 octobre 2023, qu'elle avait besoin pour l'année 2024 d'une couverture de ses dépenses d'un montant de 297 M€ $_{CE\ 2012}$. C'est l'objet du présent protocole relais n°4.

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE RELAIS N°4

L'objet du présent protocole relais n°4 est de définir, dans le cadre de l'exécution du protocole-cadre, les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières nécessaires pour assurer la poursuite sans retard du Projet de prolongement du RER E EOLE vers l'Ouest.

Le présent protocole fixe un montant de couverture financière supplémentaire venant s'ajouter à celle initialement apportée par les Financeurs par le biais du protocole-cadre approuvé en 2016 et à celle supplémentaire apportée par le biais des protocoles relais 1, 2 et 3 approuvés respectivement en 2021, 2022 et 2023 afin de permettre au maître d'ouvrage SNCF Réseau d'engager les marchés nécessaires à la poursuite du Projet. Cette couverture financière supplémentaire est consentie à SNCF Réseau pour lui permettre de faire face à ses besoins pour assurer la poursuite du Projet mais ne préjuge pas de la répartition du financement de la charge finale des surcoûts du Projet.

Le présent protocole constitue un acte d'exécution du protocole-cadre, qu'il ne modifie pas.

Il est précisé que le présent protocole ne se substitue pas à l'application des stipulations du protocole-cadre et en particulier des articles 6 et 7 relatifs au suivi et à la mise en œuvre du protocole-cadre et à la gestion des écarts.

SNCF Réseau a l'obligation et la capacité de prendre, dès le vote du Conseil d'Île-de-France Mobilités et la signature du présent protocole, toutes dispositions et engagements pour poursuivre le Projet.

Ce protocole se déclinera en une convention de financement qui précisera les conditions techniques, administratives et financières de versement du montant de couverture financière supplémentaire.

ARTICLE 2. MONTANT DU PROTOCOLE RELAIS N°4 ET PRINCIPES DE FINANCEMENT

2.1 Montant du protocole relais n°4

Le montant total du besoin s'élève à 297 000 000 € HT $_{CE01/2012}$. Il devrait permettre, d'après les informations transmises par SNCF Réseau à ce jour, de couvrir les besoins d'engagements complémentaires (AE/AP) de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau jusqu'en décembre 2024.

Dans le cadre du protocole d'accord du CPER 2023-2027, des priorités et des équilibres qui en découlent, l'Etat prend en charge les parts de la Région Île-de-France et de la Ville de Paris ce qui conduit à la répartition suivante :

Répartition selon la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023

Financeurs	Clés	Montant en € constants CE 01/2012
État	88,40%	262 548 000,00
CD92	5%	14 850 000,00
CD78	6,60%	19 602 000,00
TOTAL	100%	297 000 000,00

Sans préjudice aux stipulations du CPER 23-27, l'Etat et la SGP sont convenus par la suite que la part du financement du présent protocole attendue de l'Etat serait portée conjointement par l'Etat et par la SGP, dans la limite des financements détaillés au présent article ainsi qu'à l'article 2.3 et selon la répartition suivante :

Financeurs	Clés	Montant en € constants CE 01/2012
Etat	11,05%	32 818 500,00
SGP	77,35%	229 729 500,00
CD92	5,00%	14 850 000,00
CD78	6,60%	19 602 000,00
TOTAL	100%	297 000 000,00

2.2 Principes de financement retenus au protocole relais n°4

Il est convenu que les clefs de financement indiquées à l'article 2.1 ne préjugent pas des clefs de financement de la charge finale des surcoûts du Projet qui seront déterminées au terme de l'application de l'article 7 du protocole-cadre et qui devraient donc donner lieu à la conclusion d'un avenant au protocole-cadre conformément aux stipulations de l'article 7.3 du protocole-cadre.

Les modalités de financement de ces surcoûts prévoiront que les clefs définitives s'appliqueront sur un périmètre global incluant rétroactivement le périmètre du protocole relais n°1 (182 M€ $_{CE01/2012}$), du protocole relais n°2 (471,2 M€ $_{CE01/2012}$) et du protocole relais n°3 (418,9 M€ $_{CE01/2012}$) moyennant une prise en compte des participations définies dans les protocoles relais 1, 2 et 3 et le présent protocole relais n°4 qui seraient alors déduites des participations globales ainsi définies.

2.3. Modalités de mobilisation des financements

Les financements nécessaires, objet d'autorisations de programme (AP) et d'autorisations d'engagement (AE), seront mis en place dans le cadre d'une convention de financement unique approuvée ultérieurement au présent protocole conformément aux clés de financement mentionnées à l'article 2.1.

A titre indicatif, la convention sera établie en euros courants qui auront été actualisés selon les règles établies à l'article 3 :

Financeurs	Clés	Montant en € courants prévisionnels
Etat	**11,05%**	**42 641 950,00**
SGP	**77,35%**	**298 493 650,00**
CD92	**5,00%**	**19 295 000,00**
CD78	**6,60%**	**25 469 400,00**
TOTAL	**100,00%**	**385 900 000,00**

** conformément aux stipulations de l'article 2.1, la part initiale de financement de l'Etat (y compris les prises en charge des participations de la Région Ile-de-France et de la Ville de Paris) est conjointement répartie entre l'Etat et la SGP.*

ARTICLE 3. MODALITES D'ACTUALISATION

Les conditions économiques de référence du présent protocole sont celles en valeur de janvier 2012.

Les modalités d'actualisation seront précisées dans la convention de financement évoquée dans le présent protocole.

Au titre de cette convention d'exécution, les appels de fonds seront émis et payés en euros courants, et convertis pour information en euros constants aux conditions économiques de janvier 2012 sur la base des dernières valeurs connues des indices.

L'avenant au protocole cadre évoqué dans le présent protocole précisera les modalités d'actualisation futures qui viseront une meilleure prise en compte des indices réels constatés au cours de la réalisation du projet.

ARTICLE 4. GESTION DES ÉCARTS

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

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE RELAIS N°4

SNCF Réseau s'engage à organiser annuellement, en présence de toutes les Parties, un point d'avancement financier du protocole relais n°4, le premier bilan étant effectué dans un délai de douze mois à compter de la notification du présent protocole relais n°4 dans les conditions figurant à l'article 6 du présent protocole.

À l'occasion de ce point financier, ils rendront compte de la mise en œuvre des conventions de financement visée à l'article 1 du présent protocole.

Les Parties conviennent d'appliquer en outre les stipulations du protocole-cadre et notamment son article 6.

Lors des réunions des comités prévus à l'article 6 du protocole-cadre, la maîtrise d'ouvrage du Projet EOLE entreprend un reporting détaillé auprès des financeurs à la fois sur les calendriers, les risques, les coûts du Projet selon un format convenu entre les parties. Elle veille en particulier à présenter, dès leur apparition et/ou leur concrétisation, les aléas et risques nouveaux ou aggravés auxquels elle est confrontée, en éclairant les financeurs sur leur portée financière et sur les choix à opérer pour en limiter la portée en termes de délais-performance et de coûts.

ARTICLE 6. DATE D'EFFET ET DURÉE DU PROTOCOLE RELAIS N°4

Le présent protocole relais n°4 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 protocole prend fin au plus tard à l'expiration de la convention de financement visée à l'article 2.3 ou par abrogation spécifique par avenant pris dans le cadre du règlement plus global des surcoûts du Projet et de l'application des stipulations du protocole-cadre approuvé en 2016.

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour l'État,
Marc GUILLAUME
Préfet de la région d'Île-de-France

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la Société des Grands Projets,
Jean-François MONTEILS
Président du Directoire

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la Région d'Île-de-France,
Valérie PECRESSE
Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour le département des Hauts-de-Seine
Georges SIFFREDI
Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour le Département des Yvelines
Pierre BÉDIER
Président du Conseil départemental des Yvelines

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la ville de Paris
Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour Ile de France Mobilités
Laurent PROBST
Directeur Général

Fait en huit exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Réseau
Matthieu CHABANEL
Président-directeur général

Annexe 3 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE – Protocole relais 4 - Convention de financement REA 1

2024

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution du protocole relais n°4 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet

24FER011
2024CONV134S01

Table des matières

Visas : 5

Article 1. Objet de la convention de financement 9

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation 9

2.1. Le périmètre de la convention 9

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation 9

Article 3. Rôle et engagements des Parties 10

3.1. L'Autorité organisatrice 10

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE 10

3.3 Les financeurs 10

3.3.1. Identification 10

3.3.2. Engagements 10

Article 4. Modalités de financement et de paiement 11

4.1 Montant de la convention 11

4.2 Plan de financement 11

4.3. Régime de TVA 12

4.4. Modalités d'actualisation 12

4.5. Modalités de versement des participations financières 12

4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du Maître d'ouvrage 12

4.5.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage 14

4.6. Domiciliation 14

4.7. Comptabilité du Maître d'ouvrage 15

4.8. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental des Yvelines et du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine 15

Article 5. Modalités de contrôle 15

5.1. Exercé par les Financeurs 15

5.2. Exercé par IDFM 15

Article 6. Gestion des écarts 15

Article 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention 15

Article 8. Dispositions générales 16

8.1. Modification de la convention 16

8.2. Règlement des litiges 16

8.3. Résiliation de la convention 16

8.4. Date d'effet et durée de la convention..... 16
8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile 17

Entre,

En premier lieu,

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,

- La **Société des Grands Projets,** représentée par son Président du directoire en exercice, ci-après désignée « la SGP »,

- La **Région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° ……de la commission permanente en date du ……..,

- Le **Conseil Départemental des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du ,

- Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du ,

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

Ci-après désignés par les « Financeurs ».

En deuxième 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°_____ _____ du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du _____ _____,

Ci-après désigné par « Île-de-France-Mobilités » ou **«** IDFM », « autorité organisatrice ».

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau** (ci-après dénommée « SNCF Réseau »), Société Anonyme au capital social de 621.773.700 euros, immatriculée au RCS de Bobigny sous le numéro 412 280 737, dont le siège est situé au 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine Saint Denis, représentée par Matthieu CHABANEL Président-directeur général, dûment habilité à signer la présente convention.

Ci-après désigné par « le Maître d'ouvrage », « le Bénéficiaire »

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

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi 2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, et notamment son article 20-1 ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013-8 du 31 janvier 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de « prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE » ;

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

Vu la délibération n°2014/039 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) du 5 mars 2014 approuvant l'avant-projet relatif au prolongement du RER à l'Ouest ;

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

Vu la délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 du conseil régional approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu la délibération n°2015/259 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) du 8 juillet 2015 approuvant l'avant-projet modificatif relatif au prolongement du RER à l'Ouest ;

Vu la délibération n°2016-CD-2-5310-1 du Conseil départemental des Yvelines en date du 20 juin 2016 approuvant le projet de protocole cadre EOLE ;

Vu la délibération n°16.58 du 14 octobre 2016 du Conseil départemental des Hauts de Seine

Vu la délibération n° 2016/261 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) en date du 13 juillet 2016 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu la délibération n°2016-DVD-4-G du Conseil de Paris siégeant en formation de Conseil Départemental en date du 27 septembre 2016 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet de RER E EOLE à l'Ouest, notifié en date du 06/02/2017 ;

Vu la délibération n° CP 2023-074 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date de 29 mars 2023 approuvant le protocole relais n°3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet,

Vu la délibération n°2023-CD-2-7394 du Conseil départemental des Yvelines en date du 21 avril 2023 approuvant le protocole relais n°3 relatif aux engagement financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE,

Vu la délibération n°CP2023-305 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 21 septembre 2023 approuvant la convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire du projet de prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE,

Vu la délibération n°2023 DVD 144 du Conseil de Paris des 12, 13, 14 et 15 décembre 2023 relative au protocole-relais n°3 relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE ;

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° de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du approuvant le protocole relais n°4 relatif aux engagement financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE,

Vu la délibération n° du Conseil départemental des Hauts de Seine, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° du Conseil départemental des Yvelines, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° du Conseil de Paris, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° de la commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du , relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° d'IDFM, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ; relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération du conseil de surveillance de la SGP n°……. du …….. approuvant la présente convention ;

Vu le Protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet signé le 6 février 2017 ;

Vu le protocole-relais n°1 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du février 2021 pour un montant de de 182 M€ $_{CE\ 2012}$;

Vu le protocole-relais n°2 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 pour un montant de 471,2 M€ $_{CE\ 2012}$;

Vu Le protocole-relais n°3 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 20 avril 2023 pour un montant de 418,9 M€ $_{CE\ 2012}$.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Les Parties conviennent que l'expression « **Projet** » désigne l'ensemble du programme EOLE tel que validé à l'AVP, ainsi que les étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.
Le prolongement du RER E à l'Ouest consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel de 8 kilomètres entre Nanterre et Haussmann-Saint-Lazare, terminus actuel du RER E. Le Projet s'accompagne de la création de trois nouvelles gares (porte Maillot, La Défense et Nanterre-la-Folie).

La maîtrise d'ouvrage du Projet est portée par SNCF Réseau.

Son financement est assuré par sept partenaires, en vertu d'un protocole-cadre approuvé en 2016 : la région Île-de-France, l'Etat, la Société du Grand Paris, SNCF Réseau, les départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine, et la Ville de Paris.

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

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

L'article 7.1 du protocole-cadre prévoit la procédure à suivre en cas de dépassement du coût d'objectif du Projet, qui implique notamment que les Maîtres d'Ouvrage fournissent aux Financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences – rapport qui fait ensuite l'objet d'un avis rendu par le STIF, devenu Île-de-France Mobilités, aux Financeurs.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a fait part début 2020 de l'existence de surcoûts à hauteur de 641 M€ CE 2012 liés notamment au décalage de 2 ans pour le financement du Projet, à la survenance d'aléas et imprévus, à des modifications de programme et à la reprise du programme de Mantes.

Conformément au protocole-cadre et aux conventions de financement subséquentes, Île-de-France Mobilités a engagé une expertise des surcoûts invoqués par le maître d'ouvrage et des responsabilités associées. Les conclusions définitives de cette expertise ont été remises en mai 2021 sur la base des éléments consolidés présentés par la maîtrise d'ouvrage.

Missionné par le Ministre délégué aux Transports, Pierre-Alain ROCHE, président de la section mobilités et transports du CGEDD, a également remis un rapport en octobre 2021 portant sur l'analyse d'une partie des surcoûts EOLE.

En septembre 2021, SNCF Réseau a annoncé de nouveaux surcoûts ainsi que la nécessité de reconstituer des provisions pour risques, ces éléments faisant l'objet d'une expertise d'Île-de-France Mobilités sur la base des éléments détaillés en cours de communication depuis fin janvier 2022 par la maîtrise d'ouvrage.

Dans ce contexte, SNCF Réseau indique avoir engagé des dépenses dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les Parties par le biais du protocole-cadre approuvé en 2016.

SNCF Réseau expose par conséquent qu'elle doit demander aux Financeurs d'apporter en urgence des financements supplémentaires pour permettre la poursuite sans retard du Projet et en particulier pour signer les marchés à engager en 2024 conformément au planning du Projet.

Trois protocoles relais ont déjà été approuvés permettant d'apporter une couverture transitoire à SNCF Réseau visant à assurer la poursuite sans retard du Projet :

- Protocole relais n°1 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 11 février 2021 pour un montant de 182 M€ (CE 20212) H.T.
- Protocole relais n°2 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 25 mai 2022 pour un montant de 471.2 M€ (CE 2012) H.T.
- Protocole relais n°3 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 20 avril 2023 pour un montant de 418.9 M€ (CE 2012) H.T.

Le protocole relais n°4 d'un montant de 297 M€ (CE 01/2012) H.T. est approuvé en même temps que la présente convention d'exécution.

Les clefs de financement provisoires présentées dans ces protocoles-relais et dans les conventions d'exécution ne préjugent pas des clefs de répartition de la charge finale du financement des surcoûts qui seront déterminées ultérieurement conformément à l'article 7 du protocole-cadre.

La présente convention de financement précise, conformément à l'article 2.3 du protocole relais n°4, les modalités de mobilisation des financements prévus par ce protocole pour l'Etat, la région Ile-de-France, le département des Hauts-de-Seine, le département des Yvelines, la Ville de Paris et la Société des grands projets.

Article 1. Objet de la convention de financement

La présente convention, conclue en application de l'article 2.3 du protocole relais n°4, a pour objectif de fixer les engagements réciproques des Parties pour :

- la poursuite des travaux de la partie nouvelle ;
- la poursuite des travaux sur la partie exploitée ;
- le pilotage du projet (MOA, MOE, AMO, etc.).

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments susmentionnés,
- de définir l'organisation du pilotage des éléments susmentionnés,
- de définir les documents et les modalités de leur remise aux Parties, sur leur demande,
- de préciser les conditions de suivi de éléments susmentionnés dans le respect du calendrier général du projet « EOLE - prolongement du RER E à l'ouest ».

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

« PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution du protocole relais n°4 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet »

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention englobe les marchés et missions nécessaires à la continuité et à la poursuite du projet EOLE.

Les dépenses prévisionnelles engagées par le maître d'ouvrage sur ces marchés et missions sont décomposées en millions d'euros courants tels que :

Projet	Réseau
Section nouvelle	
Tunnel + Nanterre	85,6
Section exploitée	
Mantes	127,5
Autre secteurs	35
Nexteo	70,3
MOE	55,8
MOA	11,7
TOTAL	**385,9**

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

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

Article 3. Rôle 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, IDFM veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE

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

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

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

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

3.3 Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de la présente convention est assuré, conformément aux stipulations de l'article 2.3 du protocole relais n°4, par :

- l'Etat,
- la SGP,
- le Département des Hauts-de-Seine ;
- le Département des Yvelines.
- Pour rappel, dans le cadre des négociations du CPER 2023-2027, des priorités et des équilibres qui en découlent, l'État prend en charge les parts de la Région Île-de-France et de la Ville de Paris (Article 2.1. du protocole-relais n°4).

3.3.2. Engagements

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

Le Maître d'ouvrage s'engage à la réalisation des études et travaux décrits à l'article 2.1 et au respect du calendrier décrit à l'article 2.2.

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Montant de la convention

Le montant des contributions accordées par les Financeurs pour les travaux dans le cadre de la présente convention est de **297 000 000 € aux conditions économiques de janvier 2012, soit 385 900 000 € courants.**

4.2 Plan de financement

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

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE
Convention d'exécution du protocole relais n°4 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet
Montant en euros constants 2012 HT et %

MOA	État	SGP	CD 92	CD 78	TOTAL
%	11,05%	77,35%	5,00%	6,60%	100,00%
SNCF Réseau	**32 818 500**	**229 729 500**	**14 850 000**	**19 602 000**	**297 000 000**

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE
Convention d'exécution du protocole relais n°4 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet
Montant en euros courants HT et %

MOA	État	SGP	CD 92	CD 78	TOTAL
%	11,05%	77,35%	5,00%	6,60%	100,00%
SNCF Réseau	**42 641 950**	**298 493 650**	**19 295 000**	**25 469 400**	**385 900 000**

Pour rappel et conformément à l'article 2.2 du protocole relais n°4, il est convenu que les clefs de financement indiquées à l'article 4.2 ne préjugent pas des clefs de financement de la charge finale des surcoûts du Projet qui seront déterminées au terme de l'application de l'article 7 du protocole-cadre et qui devraient donc donner lieu à la conclusion d'un avenant au protocole-cadre conformément aux stipulations de l'article 7.3 du protocole-cadre.

Les modalités de financement de l'ensemble des surcoûts du Projet prévoiront que les clefs définitives s'appliqueront sur un périmètre global incluant rétroactivement le périmètre des protocoles relais, moyennant une prise en compte des participations définies dans les protocoles relais qui seraient alors déduites des participations globales ainsi définies.

4.3. Régime de TVA

Les appels de fonds seront réalisés hors TVA.

4.4. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente Convention sont celles de janvier 2012.

L'évolution des conditions économiques sera prise en compte par application des valeurs réelles de l'indice composite EOLE tel que décrit au protocole-cadre initial, soit composé à 50% de l'indice TP01 et à 50% de l'indice TP05b.

Les valeurs futures de l'indice EOLE n'étant pas connues à la date de la signature de la présente convention, les Parties s'entendent sur l'application de plusieurs hypothèses afin d'obtenir une estimation du coût en euros courants prévisionnels à terminaison des études et travaux définis à l'article 2.1

Le montant en euros courants prévisionnels est ainsi établi à partir du montant en euros constants visé à l'article 4.2:

- par application de la dernière valeur connue de l'indice composite EOLE au moment de la rédaction de la présente convention (décembre 23),
- puis par application à l'indice EOLE d'une hypothèse de +2,9% en moyenne pour l'année 2024

Pour la SGP, le montant inscrit à l'article 4.2 est un montant en euros courants prévisionnels. Le montant en euros courants définitifs sera obtenu *in fine* par application des valeurs réelles des indices connus.

4.5. Modalités de versement des participations financières

4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du Maître d'ouvrage

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

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

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

La demande de versement des acomptes 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 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 4.2 de la convention ;

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

B - Versement des acomptes pour les Départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines :

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants,
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage, en euro constants et courants justifiant la demande d'acompte et précisant à minima la date de mandatement, le prestataire et la nature des dépenses,

- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention,

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal de chaque maître d'ouvrage.

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.

C – Demande de versement des acomptes auprès de la SGP :

SNCF Réseau procède auprès de la SGP aux appels de fonds comprenant :

- Une facture d'acompte avec la référence de la subvention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des dépenses comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention ;

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.
Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 80% du besoin de financement en euros constants défini à l'article 4.2 avant solde, sauf accord express de la SGP.

Après validation par le financeur des livrables, SNCF Gares & Connexions procède à l'appel de fonds pour l'acompte correspondant au solde du montant de la phase.

Les appels de fonds devront être déposés sur le portail « Chorus Pro » à l'aide du numéro d'engagement préalablement fourni ainsi que de numéro de SIRET de la Société des grands projets (525 046 017 00048).

D- Versement du solde :

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.4.1, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, notamment le montant total des acomptes versés pour le financeur appelé, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la date de signature de la présente convention, les dispositions relatives au versement au solde sont reportées dans la convention la plus récente.

4.5.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage

Le versement des montants de la contribution appelés par le Maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque Financeur à compter de la date de réception par les Financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention. Dans la mesure du possible, les Financeurs feront des efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

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

4.6. Domiciliation

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

SNCF Réseau :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Sociétés des Grands Projets	2-4 Mail de la petite Espagne CS10011 – 93212 La Plaine Saint-Denis	Agence comptable – service de centralisation des factures	agence.comptable@sgp.fr
Conseil Départemental Des Hauts-de-Seine	Direction des mobilités 92731 NANTERRE Cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire Direction des Mobilités	01.47.29.37.71.
Conseil Départemental des Yvelines	2, Place André Mignot 78012 Versailles Cedex	Direction des Mobilités /Sous-Direction de la politique des transports et des mobilités	Marie Sainte-Laudy 07.61.53.38.60 msainte-laudy@yvelines.fr
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 06 15 33 51 50 Aude.pouyes@reseau.sncf.fr

4.7. Comptabilité du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à la réalisation du Projet EOLE.

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

4.8. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental des Yvelines et du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

La participation financière devient caduque et elle est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de signature de son attribution, le Bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte.

Article 5. Modalités de contrôle

5.1. Exercé par les Financeurs

Les Financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès, dans le respect des droits de propriété intellectuelle associés, du secret industriel et commercial et des stipulations de l'article 8, aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

Le Maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.
Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action ayant fait l'objet d'une participation financière.
Les modalités de fourniture des pièces complémentaires ainsi demandées sont celles indiquées ci-dessus.

5.2. Exercé par IDFM

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, Ile-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.

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

Article 6. Gestion des écarts

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

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

Les parties conviennent d'appliquer les stipulations du protocole-cadre approuvé en 2016, et notamment son article 6, ainsi que celles de l'article 5 du protocole relais n°4.

Article 8. Dispositions générales

8.1. Modification de la convention

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

8.2. Règlement des litiges

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

Les litiges éventuels entre les Parties ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

8.3. Résiliation de la convention

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au Maître d'ouvrage, 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 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 obligations 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 participation financière. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses acquittées final et de l'établissement d'une situation à caractère définitif, les dépenses acquittées engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation, les éventuelles indemnités de résiliation des contrats en cours nécessaire à l'exécution de la présente convention ainsi que toute autre conséquence financière en lien direct avec la résiliation de la présente convention. 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.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du Maître d'ouvrage.

8.4. Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de sa notification par Ile-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.
Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.2, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 8.3 de la présente convention, soit :

- après versement du solde de la totalité des contributions financière dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.1;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la contribution financière selon les modalités prévues à l'article 4.7.

8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour la Société des Grands Projets,

Jean-François MONTEILS
Président du Directoire

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour la Région d'Île-de-France,

Valérie PECRESSE,
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour la Ville de Paris,

Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du
Conseil départemental

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER
Président du
Conseil départemental

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL,
Président-directeur général

Fait en 8 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 4 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE Protocole relais 3 - Convention de financement REA 2

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution n°2 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet

CONVENTION 24FER009

Table des matières

Visas : 5

Article 1. Objet de la convention de financement 7

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation 8

2.1. Le périmètre de la convention 8

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation 8

Article 3. Rôle et engagements des parties 8

3.1. L'Autorité organisatrice 8

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE 8

3.3 Les financeurs 8

3.3.1. Identification 8

3.3.2. Engagements 8

Article 4. Modalités de financement et de paiement 9

4.1 Montant de la convention 9

4.2 Plan de financement 9

4.3. Régime de TVA 9

4.4. Modalités de versement des participations financières 9

4.4.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du maître d'ouvrage 9

4.4.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage 11

4.5. Domiciliation 11

4.6. Comptabilité du Maître d'ouvrage 12

4.7. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental des Yvelines 12

Article 5. Modalités de contrôle 12

5.1. Exercé par les financeurs 12

5.2. Exercé par IDFM 12

Article 6. Gestion des écarts 12

Article 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention 13

Article 8. Dispositions générales 13

8.1. Modification de la convention 13

8.2. Règlement des litiges 13

8.3. Résiliation de la convention 13

8.4. Date d'effet et durée de la convention 13

8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile 14

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, dûment mandatée par délibération n° ……de la commission permanente en date du ……..,

- Le **Conseil Départemental des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du ,

- Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération N°2023-CD-2-7394 en date du 21 avril 2023,

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

Ci-après désignés par les « financeurs ».

En deuxième 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°_____ _____ du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du _____ _____,

Ci-après désigné par « Île-de-France-Mobilités » ou **«** IDFM », « autorité organisatrice ».

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau** (ci-après dénommée « SNCF Réseau »), Société Anonyme au capital social de 621.773.700 euros, immatriculée au RCS de Bobigny sous le numéro 412 280 737, dont le siège est situé au 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine Saint Denis, représentée par Matthieu CHABANEL Président-directeur général, dûment habilité à signer la présente convention.

Ci-après désigné par « le Maître d'ouvrage »,

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

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013-8 du 31 janvier 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de « prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE » ;

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

Vu la délibération n°2014/039 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) du 5 mars 2014 approuvant l'avant-projet relatif au prolongement du RER à l'Ouest ;

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

Vu la délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 du conseil régional approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu la délibération n°2015/259 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) du 8 juillet 2015 approuvant l'avant-projet modificatif relatif au prolongement du RER à l'Ouest ;

Vu la délibération n°2016-CD-2-5310-1 du Conseil départemental des Yvelines en date du 20 juin 2016 approuvant le projet du protocole cadre EOLE;

Vu la délibération n° 2016/261 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) en date du 13 juillet 2016 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu la délibération n°2016-DVD-4-G du Département de Paris en date du 27 septembre 2016 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet de RER E EOLE à l'Ouest, notifié en date du 06/02/2017 ;

Vu la délibération n° CP 2023-074 du conseil régional d'Île-de-France en date de 29 mars 2023 approuvant le protocole relais n°3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet,

Vu la délibération n°20230420-084 du 20 avril 2023 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole relais n°3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet,

Vu la délibération n°2023-CD-2-7394 du Conseil départemental des Yvelines en date du 21 avril 2023 approuvant le protocole relais n°3 relatif aux engagement financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE,

Vu les délibérations n°2023 DVD 144 et 2023 DVD 145 du Conseil de Paris des 12, 13, 14 et 15 décembre 2023 relatives au protocole-relais n°3 relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet et à sa convention d'exécution n°1 ;

Vu la délibération n°CP2023-305 du conseil régional d'Île-de-France en date du 21 septembre 2023 approuvant la convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire du projet de prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE,

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° du Conseil départemental des Hauts de Seine, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° du Conseil de Paris, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° CP2024- en date du du Conseil régional d'Île-de-France, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° d'IDFM, relative à l'approbation de la présente convention,

Vu la délibération n° du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ; relative à l'approbation de la présente convention,

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Les Parties conviennent que l'expression « **Projet** » désigne l'ensemble du programme EOLE tel que validé à l'AVP, ainsi que les étapes permettant d'aboutir à la mise en service de l'infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence.

Le prolongement du RER E à l'Ouest consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel de 8 kilomètres entre Nanterre et Haussmann-Saint-Lazare, terminus actuel du RER E. Le Projet s'accompagne de la création de trois nouvelles gares (porte Maillot, La Défense et Nanterre-la-Folie).

La maîtrise d'ouvrage du Projet est portée par SNCF Réseau.

Son financement est assuré par sept partenaires, en vertu d'un protocole-cadre approuvé en 2016 : la région Île-de-France, l'Etat, la Société du Grand Paris, SNCF Réseau, les départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine, et la Ville de Paris.

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

Le protocole-cadre prévoit notamment que les Financeurs s'engagent à mettre en place les financements nécessaires pour permettre le financement de l'intégralité du coût d'objectif du Projet (article 2.1) tandis que les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à respecter ce coût d'objectif et à mettre en service le prolongement d'EOLE selon le calendrier convenu (article 3.2), étant précisé que les Maîtres d'Ouvrage sont « *responsables, dans les conditions de droit commun, de pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités techniques prévues, ainsi que selon l'analyse de risque réalisée dans le cadre de l'élaboration de l'Avant-projet et approuvée dans ce cadre* » (article 7).

L'article 7.1 du protocole-cadre prévoit la procédure à suivre en cas de dépassement du coût d'objectif du Projet, qui implique notamment que les Maîtres d'Ouvrage fournissent aux Financeurs un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences – rapport qui fait ensuite l'objet d'un avis rendu par le STIF, devenu Île-de-France Mobilités, aux Financeurs.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a fait part début 2020 de l'existence de surcoûts à hauteur de 641 M€ CE 2012 liés notamment au décalage de 2 ans pour le financement du Projet, à la survenance d'aléas et imprévus, à des modifications de programme et à la reprise du programme de Mantes.

Conformément au protocole-cadre et aux conventions de financement subséquentes, Île-de-France Mobilités a engagé une expertise des surcoûts invoqués par le maître d'ouvrage et des responsabilités associées. Les conclusions définitives de cette expertise ont été remises en mai 2021 sur la base des éléments consolidés présentés par la maîtrise d'ouvrage.

Missionné par le Ministre délégué aux Transports, Pierre-Alain ROCHE, président de la section mobilités et transports du CGEDD, a également remis un rapport en octobre 2021 portant sur l'analyse d'une partie des surcoûts EOLE.

En septembre 2021, SNCF Réseau a annoncé de nouveaux surcoûts ainsi que la nécessité de reconstituer des provisions pour risques, ces éléments faisant l'objet d'une expertise d'Île-de-France Mobilités sur la base des éléments détaillés en cours de communication depuis fin janvier 2022 par la maîtrise d'ouvrage.

Dans ce contexte, SNCF Réseau indique avoir engagé des dépenses dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les partenaires par le biais du protocole-cadre approuvé en 2016.

SNCF Réseau expose par conséquent qu'elle doit demander aux Financeurs d'apporter en urgence des financements supplémentaires pour permettre la poursuite sans retard du Projet et en particulier pour signer les marchés à engager en 2023 conformément au planning du Projet.

Trois protocoles relais ont été approuvés permettant d'apporter une couverture transitoire à SNCF Réseau visant à assurer la poursuite sans retard du Projet :

- Protocole relais n°1 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 11 février 2021 pour un montant de 182 M€ (CE 20212) H.T.
- Protocole relais n°2 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 25 mai 2022 pour un montant de 471.2 M€ (CE 2012) H.T.
- Protocole relais n°3 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 20 avril 2023 pour un montant de 418.9 M€ (CE 2012) H.T.

Les clefs de financement provisoires présentées dans ces protocoles ne préjugent pas des clefs de répartition de la charge finale du financement des surcoûts qui seront déterminées conformément à l'article 7 du protocole-cadre.

Une première convention d'exécution du protocole relais n°3 a été votée par la commission permanente de la Région Île-de-France du 21 septembre 2023 qui précise les modalités de mobilisation des financements prévus par ce protocole pour l'Etat et la Région Île-de-France.

La présente convention de financement précise, conformément à l'article 2.4 du protocole relais n°3, les modalités de mobilisation des financements prévus par ce protocole pour le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et la Ville de Paris.

Article 1. Objet de la convention de financement

La présente convention, conclue en application de l'article 2.4 du protocole relais n°3, a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour :

- la poursuite des travaux de la partie nouvelle ;
- la poursuite des travaux sur la partie exploitée ;
- le pilotage du projet (MOA, MOE, AMO, etc.).

La présente convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments susmentionnés,
- de définir l'organisation du pilotage des éléments susmentionnés,
- de définir les documents et les modalités de leur remise aux Parties, sur leur demande,
- de préciser les conditions de suivi de éléments susmentionnés dans le respect du calendrier général du projet « EOLE - prolongement du RER E à l'ouest ».

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

« PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution n°2 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet »

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation

2.1. Le périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention englobe les marchés et missions nécessaires à la continuité et à la poursuite du projet EOLE.

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

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

Article 3. Rôle 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, IDFM veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE

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

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

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

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

3.3 Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de la présente convention est assuré, conformément aux stipulations de l'article 2.4 du protocole relais n°3, par :

- le Département des Hauts-de-Seine ;
- le Département des Yvelines ;
- la Ville de Paris.

3.3.2. Engagements

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

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Montant de la convention

Le montant des contributions accordées par le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et la Ville de Paris pour les travaux dans le cadre de la présente convention est de **91 998 965,64 € courants, soit 66 186 200,00 € aux conditions économiques de janvier 2012.**

4.2 Plan de financement

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

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution n°2 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet

Montant en euros courants HT et %

MOA	Etat	Région	CD 92	CD 78	Ville de Paris	TOTAL
%	0,00%	0,00%	31,65%	41,77%	26,58%	100,00%
SNCF Réseau	-	-	**29 113 596,72**	**38 429 947,67**	**24 455 421,25**	**91 998 965,64**

Pour rappel et conformément à l'article 2.2 du protocole relais n°3, il est convenu que les clefs de financement indiquées à l'article 4.2 ne préjugent pas des clefs de financement de la charge finale des surcoûts du Projet qui seront déterminées au terme de l'application de l'article 7 du protocole-cadre et qui devraient donc donner lieu à la conclusion d'un avenant au protocole-cadre conformément aux stipulations de l'article 7.3 du protocole-cadre.

Les modalités de financement de ces surcoûts prévoiront que les clefs définitives s'appliqueront sur un périmètre global incluant rétroactivement le périmètre des trois protocoles relais, moyennant une prise en compte des participations définies dans les trois protocoles relais qui seraient alors déduites des participations globales ainsi définies.

4.3. Régime de TVA

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

4.4. Modalités de versement des participations financières

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

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

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

Pour la ville de Paris, les appels de fonds sont déposés sur la plateforme Chorus Pro par les Maîtres d'ouvrage à l'attention des financeurs.

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - Ville de Paris : 217 500 016 00019

- Le centre financier
  - Ville de Paris : 61-15
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

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

A - Versement des acomptes pour le Département des Hauts-de-Seine et des Yvelines :

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants,

- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage, en euro constants et courants justifiant la demande d'acompte et précisant à minima la date de mandatement, le prestataire et la nature des dépenses.

- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,

- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention,

- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal de chaque maître d'ouvrage.

B- Versement des acomptes pour la Ville de Paris :

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

La demande d'acompte comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants, et le taux de versement correspondant

- La demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,

- La demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention,

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

- L'état détaillé récapitulatif annuel des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation. Cet état sera transmis au 1er trimestre de l'année N+1 pour l'état récapitulatif des dépenses de l'année N.

C- Versement du solde :

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage.

Le versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.4.1, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes notamment le montant total des acomptes versés pour le financeur appelé, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la date de signature de la présente convention, les dispositions relatives versement du solde sont reportées dans la convention la plus récente.

4.4.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage

Le versement des montants de la contribution appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 de la présente convention. Dans la mesure du possible, les financeurs feront des efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

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

4.5. Domiciliation

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

SNCF Réseau :

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

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

Financeurs	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 06 15 33 51 50 aude.pouyes@reseau.sncf.fr
Ville de Paris	121 avenue de France 2e étage CS 51388 75639 PARIS CEDEX 13	Direction de la Voirie & Déplacements Agence de la Mobilité	Anne Gogien anne.gogien@paris.fr Tél : 01.40.28.71.48 Secrétariat : 01.40.28.70.68
Conseil Départemental Des Hauts-de-Seine	Direction des mobilités 92731 NANTERRE Cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire Direction des Mobilités	01.47.29.37.71.

Conseil Départemental des Yvelines	2, Place André Mignot 78012 Versailles Cedex	Direction des Mobilités /Sous-Direction de la politique des transports et des mobilités	Pour la Pp Marie Sainte-Laudy 07.61.53.38.60 msainte-laudy@yvelines.fr

4.6. Comptabilité du Maître d'ouvrage

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

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

4.7. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental des Yvelines

La participation financière devient caduque et elle est annulée si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de signature de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte.

Article 5. Modalités de contrôle

5.1. Exercé par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès, dans le respect des droits de propriété intellectuelle associés, du secret industriel et commercial et des stipulations de l'article 8, aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

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

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

5.2. Exercé par IDFM

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, Ile-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.

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

Article 6. Gestion des écarts

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

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

Les parties conviennent d'appliquer les stipulations du protocole-cadre approuvé en 2016, et notamment son article 6, ainsi que celles de l'article 5 du protocole relais n°3.

Article 8. Dispositions générales

8.1. Modification de la convention

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

8.2. Règlement des litiges

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

Les litiges éventuels entre les Parties ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

8.3. Résiliation de la convention

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au Maître d'ouvrage, 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 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 obligations 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 participation financière. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses acquittées final et de l'établissement d'une situation à caractère définitif, les dépenses acquittées engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation, les éventuelles indemnités de résiliation des contrats en cours nécessaire à l'exécution de la présente convention ainsi que toute autre conséquence financière en lien direct avec la résiliation de la présente convention. 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.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du Maître d'ouvrage.

8.4. Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de sa notification par Ile-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.2, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 8.3 de la présente convention, soit :

- après versement du solde de la totalité des contributions financière dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la contribution financière selon les modalités prévues à l'article 4.7.

8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour la Région d'Île-de-France,

Valérie PECRESSE,
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour la Ville de Paris,

Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du
Conseil départemental

Fait en 7exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER
Président du
Conseil départemental

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL
Président-directeur général

Fait en 7 exemplaires originaux.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / 20…

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 5 - Ligne 19 – Mesures conservatoires au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre

Ligne 19

Convention de financement relative à l'étude des mesures conservatoires à mettre en place au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre pour l'arrivée de la ligne 19.

Convention n°

N°24-1685 (CDVO)

Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération 6
Définitions 6
Contexte 6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION 7
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER 7
2.1 Périmètre de la convention 7
2.2 Délai de réalisation 7
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 7
3.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT) 7
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet 8
3.2.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage 8
3.2.2 Engagement du maître d'ouvrage 8
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 9
4.4 Modalités de versement des crédits de paiement 9
4.4.1 Modalité de versement des acomptes 9
4.4.2 Versement du solde 10
4.4.3 Paiement 11
4.4.4 Bénéficiaires et Domiciliation 11
4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Île-de-France 12
4.6 Comptabilité de l'Opération 12
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit 12
5.1 Par les Financeurs 12
5.2 Intervention d'experts 12
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 13
7.1 Comité Technique (COTECH) 13
7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL) 14
ARTICLE 8 - Propriété, communication et diffusion des études 14
ARTICLE 9 Dispositions générales 15
9.1 Modification de la convention 15
9.2 Cession 15
9.3 Règlement des litiges 15
9.4 Résiliation de la convention 15
9.5 Date d'effet et durée de la convention 16
9.6 Mesures d'ordre 16

Entre,

En premier lieu,

- **La Région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du ,
- Le **Département du Val d'Oise**, représenté par la présidente du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°_____ du conseil départemental en date du 31 mai 2024,

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

En deuxième 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 par « **l'autorité organisatrice des transports** », **« le Maître d'ouvrage »**, **« le MOA »**, ou **« le Bénéficiaire ».**

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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 des 20 et 21 décembre 2023 portant création du fonds relai 2024 ;

Vu la délibération du conseil régional d'Ile-de-France n°

du approuvant la présente convention de financement ;

Vu la délibération du Conseil départemental du Val d'Oise n° du 31 mai 2024 approuvant la présente convention de financement ;

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

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 8.

« **Résultats des études** » : Il s'agit dans la présente convention du schéma de principe, à partir des études objet de la présente convention.

Contexte

En juillet 2023, la Région Île-de-France a adopté en séance plénière son schéma directeur environnemental pour élaborer le projet de territoire de la région à l'horizon 2040 (Sdrif-e). La ligne 19 entre Nanterre-La-Folie et Gonesse avait été inscrite par la Région parmi les grands projets retenus et les nouvelles liaisons de métro.

Cette nouvelle ligne permettra de mailler complètement le réseau francilien et de desservir le département du Val d'Oise, qui a une très forte dynamique économique. La ligne 19 sera en correspondance à Nanterre avec les lignes 15 et 18 et relierait directement le pôle de La Défense à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle en se connectant sur la ligne 17 à la gare de Gonesse du Grand Paris Express, actuellement en construction.

Lors d'une conférence commune le 22 novembre 2023, le Département du Val d'Oise et la région Ile de France ont présenté ce projet de développement d'une nouvelle ligne 19 de métro automatique entre Nanterre et le Triangle de Gonesse et annoncé le financement des études de cette ligne.

A ce titre, même si le tracé de la ligne n'est pas confirmé, il serait prévu à minima des connexions avec la L15 et le RER E en gare de Nanterre la Folie située à la proximité de la ZAC des Groues à Nanterre. Celle-ci faisant actuellement l'objet de travaux d'aménagement, il est indispensable de prévoir que des mesures conservatoires soient prises au niveau de la ZAC afin de permettre l'arrivée à terme de la ligne 19.

La présente convention concerne l'étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues pour l'arrivée de la ligne 19.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des Parties pour le financement de l'étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre pour l'arrivée de la ligne 19.

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'étude,
- 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'étude objet de la présente convention la **dénomination unique** suivante :

« Ligne 19 - étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre ».

ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention porte sur l'étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre pour l'arrivée de la ligne 19.

La description de l'étude est présentée en annexe 1.

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

2.2 Délai de réalisation

La date prévisionnelle de fin des études est le 31/12/2024.

ARTICLE 3- ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT)

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, sous réserve des compétences reconnues à SNCF Réseau, à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société du Grand Paris.

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 la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau et à l'établissement public Société du Grand Paris.

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 et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

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

Île-de-France Mobilités est désigné maître d'ouvrage de l'étude.

3.2.2 Engagement du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation de l'étude, 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 respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en comité technique, selon l'avancement du projet ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

Île-de-France Mobilités, en sa qualité de maître d'ouvrage, s'engage à informer sans délai les Financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

3.3 Les Financeurs

3.3.1 Identification

Le financement de la présente convention est assuré par :

- la région Île-de-France ,
- le Département du Val d'Oise.

3.3.2 Engagements

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 4.3 de la présente convention.

ARTICLE 4- Modalités de financement et de paiement

4.1 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 des dépenses relatives à la convention est évalué à 500 000 € HT courants.

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

4.2 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel et indicatif des dépenses est décomposé comme suit :

Ligne 19 - étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
IDFM	Étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre pour l'arrivée de la ligne 19	500 000 €
TOTAL		**500 000 €**

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les frais de maîtrise d'ouvrage et les frais de maîtrise d'œuvre.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles dans le respect de l'enveloppe globale.

4.3 Plan de financement

Le plan de financement apporté au titre de la présente convention est établi en euros courants HT comme suit :

Ligne 19 - étude des mesures conservatoires à prendre au niveau de la ZAC des Groues à Nanterre			
Montant en euros courants HT et %			
MOA	**Région**	**CD95**	**TOTAL**
	70%	*30%*	***100,00%***
IDFM	350 000 €	150 000 €	**500 000 €**
TOTAL	350 000 €	150 000 €	**500 000 €**

Ce plan de financement ne préjuge ni des Financeurs ni des clés qui seront retenus *in fine* pour le financement des phases ultérieures du projet.

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement

4.4.1 Modalité de versement des acomptes

Les demandes de versement d'acomptes du maître d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, conformément à la présente convention :

A - versement des acomptes par la Région Île-de-France :

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Région Île-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 concerné 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 4.3.

Chacun des documents constituant la demande de versement est signé par le représentant légal du Bénéficiaire.

B - Versement des acomptes par le Département du Val d'Oise :

Les demandes de versement d'acomptes auprès du Département du Val d'Oise comprendront les éléments suivants :

- un courrier de demande de subvention avec la référence de la subvention (nom de l'Opération et de la convention) ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un certificat d'avancement des acquisitions de données ou des études signés par le Maître d'ouvrage concerné.

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.

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

C - Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés est plafonné à 80% pour la subvention de la Région Île-de-France conformément au Règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France .

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département du Val d'Oise au Bénéficiaire est plafonné à 90% de la subvention.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement de l'étude couverte 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 acompte 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 concerné.

Ce document doit par ailleurs comporter la date de mise en service effective de l'immobilisation ou du bien financé par la Région.

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.

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 aux articles 4.4.1, 4.4.2 et 4.5.

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 à la connaissance des maîtres d'ouvrages, éventuellement sous forme électronique.

4.4.4 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

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

	N° SIRET	**Adresse de facturation**	**Nom du service**	**N° téléphone/ adresse électronique**
Île-de-France Mobilités		39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Projets de Surface Zone 1	
Région	237 500 079 00312	REGION Île-de-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Département du Val d'Oise	229 501 275 00 015	2 avenue du parc CS20201 CERGY PONTOISE CEDEX	Direction des Mobilités	Direction des Mobilités – Service Politiques Multimodales 01 34 25 30 81 matthieu.drevelle@valdoise.fr

4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région Île-de-France

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, 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 de la Présidente de la Région Île-de-France, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de 3 ans mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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.

Le département du Val d'Oise appliquera les mêmes dispositions relatives à la caducité que celles de la Région d'Île-de-France,

4.6 Comptabilité de l'Opération

Le Maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres aux études relevant de l'opération faisant l'objet de la présente convention.

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

ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit

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.

Le Bénéficiaire de la subvention conserve 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 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.

5.2 Intervention d'experts

L'un des Financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres Financeurs. 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. 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 le Maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.1, 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 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 4.1, les Financeurs sont informés lors du comité technique. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des 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 l'Opération peut être réalisée 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, les Financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du Maître d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences y compris financières.

Au vu de ce rapport, les Financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les Financeurs et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant de la présente convention.

ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'Opération

7.1 Comité Technique (COTECH)

Le comité technique de suivi de l'Opération, ci-après désigné « le COTECH » comprend 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.

Le Maître d'ouvrage présente un compte-rendu de l'exécution des missions des maîtres d'ouvrage. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice.

L'ensemble des documents présentés par les Maîtres d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, deux semaines 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 coordonnateur effectue en collaboration avec les autres maîtres d'ouvrage une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit 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 quinze jours préalablement à la tenue du comité.

Le maître d'ouvrage présente un compte-rendu de l'exécution des missions des maîtres d'ouvrage à l'intention des 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

Le Maître d'ouvrage est propriétaire des études et résultats des études qu'ils réalisent 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 un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Le Maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs 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 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 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

9.2 Cession

Les Parties ne peuvent céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des Parties.

9.3 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

9.4 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 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec accusé 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 aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation 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.

9.5 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 5, 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 4.4.2 ;
- 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.
La date de prise en compte des dépenses par les autres Financeurs s'effectuera également à compter du vote par la Région de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

9.6 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.

La présente convention est établie en 3 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 3 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour le département du Val-d’Oise,

Marie-Christine CAVECCHI
Présidente du Conseil départemental du Val d'Oise

La présente convention est établie en 3 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 d'Île-de-France Mobilité

ANNEXES

Annexe 1 : Descriptif de l'étude

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1 :

Descriptif de l'étude

La ZAC des Groues a été créée par arrêté préfectoral du 28 décembre 2019, suite à un avis du Conseil d'administration de l'EPADESA (aménageur devenu Paris La Défense/PLD) en date du 8 décembre 2019. L'urbaniste coordinateur est HDZ Urbanistes Architectes. La ZAC d'une superficie de 65 ha est intégrée à l'Opération d'Intérêt National (OIN) de La Défense. Les livraisons des différentes tranches de la ZAC sont programmées de 2023 à 2032.

La ZAC sera desservie au sud du périmètre par la gare du RER E (prolongement de Eole à l'ouest) Nanterre La Folie (aussi appelé gare des Groues) dès mi 2024. A horizon 2031 la ligne 15 Ouest du GPE desservira cette gare et assurera une interconnexion entre le RER E et la ligne 15.

La Ville de Nanterre affiche dans son PLU notamment l'objectif suivant concernant le site des Groues est le suivant : « *Le phasage de réalisation des opérations immobilières de logement devra être concomitant avec le phasage de réalisation de la nouvelle gare RER* »



(Source PLU Nanterre, OAP Secteur Groues chapitre Conditionner l'aménagement du quartier à son désenclavement, à la mise en service d'Eole et à l'offre en équipements scolaires).

Lors d'une conférence commune le 22 novembre 2023, le Département du Val d'Oise et la région Ile de France ont présenté ce projet de développement d'une nouvelle ligne 19 de métro automatique entre Nanterre et le Triangle de Gonesse et annoncé le financement des études de cette ligne.

A ce titre, même si le tracé de la ligne n'est pas confirmé, il serait prévu à minima des connexions avec la L15 et le RER E en gare de Nanterre la Folie située à la proximité de la ZAC des Groues à Nanterre. Celle-ci faisant actuellement l'objet de travaux d'aménagement, Il est indispensable de prévoir que des mesures conservatoires soient prises au niveau de la ZAC afin de permettre l'arrivée à terme de la ligne 19.

L'étude des mesures conservatoires suppose, en tenant compte du programme de la ZAC et de son développement au cours des prochaines années d'élaborer des scénarios et de faire des hypothèses sur :

- La ou les implantations possibles d'une station terminus en fonction des disponibilités foncières,
- Les emprises chantiers nécessaires à chacune des implantations possibles,
- La problématique du tunnel d'arrière-gare,
- La problématique d'un éventuel puits d'entrée/puits de sortie du tunnelier dans en fonction de différents scénarios de cinématique des tunneliers.

Il appartiendra également de recueillir dès le démarrage de l'étude le point de vue de l'aménageur PLD et de la commune d'accueil (Nanterre) sur la compatibilité entre le programme de la ZAC des Groues et l'hypothèse d'intégration d'une station et d'une arrière-gare de la future Ligne 19 dans ce secteur.

ANNEXE 2 :

Échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage

Appels de fonds IDFM		2024	2025	**Total**
	RIF	105 000	245 000	**350 000**
	CD95	45 000	105 000	**150 000**

Annexe 6 - Ligne Transilien U - Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant - études d'avant-projet

2024

Adaptations des infrastructures SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour l'arrivée de la NAT sur la ligne U

Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement de la NAT (Nouvelle Automotrice Transilien) sur la ligne U

Etudes Avant-Projet (AVP)

Convention n°24FER007











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 6
3.1. L'Autorité organisatrice 6
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération 7
3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage 7
3.3. Engagement du Maître d'ouvrage 7
3.4. Les financeurs 7
3.4.1. Identification 7
3.4.2. Engagements 7
Article 4. Modalités de financement et de paiement 7
4.1. Régime de TVA 7
4.2. Estimation du coût de l'opération 7
4.3. Coût de réalisation détaillé 8
4.4. Plan de financement 8
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 10
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation 10
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 11
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire 12
Article 5. Modalités de contrôle 12
5.1. Par les financeurs 12
5.2. Par Île-de-France Mobilités 12
5.3. Intervention d'experts 12
Article 6. Gestion des écarts 12
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif 12
6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention 13
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention 13
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). 13
7.2. Comité des financeurs 14
7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs 15
Article 8. Propriete, communication et diffusion des etudes 15
Article 9. Confidentialité 15
Article 10. Dispositions générales 16
10.1. Modification de la convention 16
10.2. Règlement des litiges 16
10.3. Résiliation de la convention 16
10.4. Date d'effet et durée de la convention 17
10.5. Mesures d'ordre 17
Annexes 23

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°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Gares & Connexions ;

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

Vu la délibération n° CP2020-155 du 27/05/2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement des études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P – E ;

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 n° CP2022-061 du 23 mars 2022 approuvant la convention relative aux études préliminaires d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P ;

Vu la délibération n° 20220525-094 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (n°22FER005) ;

Vu la délibération n°20230528-126 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (n°23FER006) ;

Vu la délibération n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER Transports 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 d'Île-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 d'adapter les infrastructures du réseau ferroviaire et des gares afin de permettre le déploiement de la NAT sur la ligne 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

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C et les lignes Transilien U et P. En 2026 les premières rames Z20500 arrivent en fin de vie. Des actions de rénovation sont en cours pour les prolonger au-delà.

Le Schéma Directeur du Matériel Roulant de 2016 évoque quant à lui un horizon de première mise en service en 2030 de rames de nouvelle génération (Z2N NG). Pour parvenir à tenir cette exigence, il est nécessaire d'analyser les caractéristiques actuelles des infrastructures et d'étudier les adaptations d'infrastructures nécessaires permettant d'accueillir les nouvelles rames.

Les études exploratoires ont permis un premier éclairage sur la meilleure convergence entre l'adaptation des infrastructures et l'architecture du futur matériel roulant pour l'élaboration de l'Expression Fonctionnelle des Besoins (EFB) du futur matériel roulant.

Les études préliminaires financées dès 2022 ont permis d'approfondir les études de faisabilité. En parallèle de ces études, une analyse a été menée pour analyser l'alternative de déployer du matériel existant sur la ligne U. Lors du COPIL SDMR du 20 octobre 2023, IDFM a confirmé le choix de retenir le matériel roulant NAT sur la ligne U du Transilien. Les études préliminaires ont été poursuivies afin de définir le programme technique pour les adaptations de l'infrastructure nécessaires à l'arrivée de la NAT sur la ligne U.

La présente convention fait suite aux conventions de financement N°22FER005 et n°23FER006 des études préliminaires. Elle a pour objet de financer les études d'Avant-projet de la ligne U du réseau Transilien.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études d'Avant-projet concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement de la NAT sur la ligne U du réseau Transilien.

La convention 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 :

« Adaptation des infrastructures de la ligne U pour le déploiement de la NAT – Etudes d'Avant-projet ».

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance les études d'Avant-projet concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement de la NAT sur la ligne U du réseau Transilien notamment :

- Les adaptations de gabarits
- L'adaptations des ouvrages d'arts et des tunnels
- Les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains
- Les IFTE

Pour le périmètre relevant de SNCF Gares & Connexions, les études portent principalement sur :

- La modification des quais et de leurs équipements tels que les allongements de quais, les nivellements de quai, la création ou la suppression de rehaussement partiel et l'aménagement des zones UFR ;
- La modification des caténaires induite par les adaptations de quai ;
- La reprise des bordures des quais de sorte à respecter le gabarit GVZEQ+20mm (seuil de vérification du gabarit en zone de quai selon l'IG02040).

2.2. Délais de réalisation

La durée des AVP, objet de la présente convention, est estimée à 22 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning des études 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 de l'opération

3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études 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 acquiert au nom de l'État.

Ainsi, conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, dans le cadre de la présente convention, SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage des études relatives aux éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

SNCF Gares et Connexions est Maître d'Ouvrage des études relatives à la gestion unifiée des gares ferroviaires de voyageurs.

3.3. 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.

3.4. Les financeurs

3.4.1. Identification

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

- L'État
- La région Île-de-France.

3.4.2. 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 de la présente convention.

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 **6 670 000 € 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

AVP déploiement NAT Ligne U		
Maître d'ouvrage	**Postes de dépense**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
SNCF Réseau	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	3 265 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	965 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	1 140 000 €
	Provision pour risques	0€
	TOTAL	**5 370 000 €**

Périmètre SNCF Gares & Connexions

AVP déploiement NAT – Ligne U		
Maître d'ouvrage	**Postes de dépense**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
SNCF Gares & Connexions	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	775 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	204 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	321 000 €
	Provision pour risques	0 €
	TOTAL	**1 300 000 €**

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 de l'opération ainsi que celle attribuée à chaque maître d'ouvrage.

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

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

Adaptation infrastructures ligne U Etudes AVP			
Plan de financement Montant en € courants et %			
Périmètre	**Etat**	**Région**	**Total**
	30%	**70%**	
SNCF Gares & Connexions	390 000 €	910 000 €	**1 300 000 €**
SNCF Réseau	1 611 000 €	3 759 000 €	**5 370 000 €**
Total	**2 001 000 €**	**4 669 000 €**	**6 670 000 €**

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 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.

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.

Ce document doit par ailleurs comporter la date de mise en service effective de l'immobilisation ou du bien financé par la Région.

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.drieat-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 CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@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	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 : 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 entrainera 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 à la direction de la comptabilité via le lien dédié : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente des ajustements techniques nécessaires.

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 réalisées 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 4.2, 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 de suivi de la convention de financement. 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, une semaine 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, au moins sept jours 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 10de 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.

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 présente 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 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.

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

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.

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 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

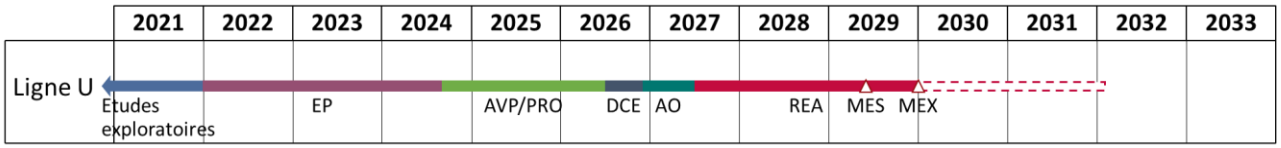


Figure 1. Planning global opération

ANNEXE 2
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU :

SARAH CHAKIR ALAOUI
MOA pour les lignes C, U ET P
ANMR « Agence Nouveaux Matériels Roulants »
SNCF RESEAU – DIRECTION GENERALE ILE DE FRANCE
DIRECTION MODERNISATION ET DEVELOPPEMENT
10 rue Camille Moke - CS 80001 - 93212 Saint-Denis

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Adrien ROBY
Pilote du programme Z2NNG – Adaptation des gares

SNCF GARES & CONNEXIONS
DIRECTION DES GARES D'ILE-DE-FRANCE
10, rue Camille Moke - Bureau 5J-123A - CS 80001 - 93212 La Plaine Saint Denis

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%)	**0 €**	936 000 €	468 000 €	207 000 €	1 611 000 €
Région (70%)	**0 €**	2 184 000 €	1 092 000 €	483 000 €	3 759 000 €
TOTAL	**0 €**	**3 120 000 €**	**1 560 000 €**	**690 000 €**	**5 370 000 €**

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARES & CONNEXIONS EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
Etat (30%)	**78 000 €**	**177 000 €**	**135 000 €**	**0 €**	**390 000 €**
Région (70%)	**182 000 €**	**413 000 €**	**315 000 €**	**0 €**	**910 000 €**
TOTAL	**260 000€**	**590 000 €**	**450 000 €**	**0 €**	**1 300 000 €**

Annexe 7 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – PNBF – Etudes et travaux d'isolation acoustiques des façades sur le RER B (RATP)

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

Région îledeFrance

Métropole du Grand Paris

RATP

Convention de Financement

Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Ile-de-France - Convention de financement relative aux études et aux travaux d'isolation acoustique des façades à Gentilly, Arcueil et Cachan (RER B)

Entre les soussignés :

L'**État**, Ministère de la Transition écologique, représenté par le préfet de la région 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 _____ ;

La, **Métropole du Grand Paris**, (ci-après « la Métropole »), représentée par le Président de la Métropole du Grand Paris, dûment mandaté par délibération n° _____ du Bureau de la métropole, en date du_____ ;

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

et

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 12e arrondissement, 54 quai de la Râpée, représentée par Monsieur Jean-Louis HOUPERT, en qualité de Directeur de la Business Unit RATP Infrastructures, ci-après désigné la RATP ou « le bénéficiaire » ;

L'État, la région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et la RATP étant désignés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

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 codifiée ;

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

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 CM2017/12/08/09 du Conseil métropolitain du 8 décembre 2017 relative à la compétence « lutte contre les nuisances sonores » de la Métropole du Grand Paris ;

Vu la délibération CM2019/12/04/01 du Conseil métropolitain du 4 décembre 2019 relative à l'approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris ;

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 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 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2022-319 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 ;

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 CM2023/10/12/19-2 du Conseil métropolitain du 12 octobre 2023 portant sur la synthèse des réalisations à mi-parcours du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PBE) métropolitain et la feuille de route avant lancement de la révision du PPBE de la Métropole ;

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 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-___ relative à l'approbation de la présente convention ;

Vu la délibération _____ du Bureau de la Métropole du Grand Paris en date du _____ approuvant la présente convention ;

Table des matières

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION 7

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION 7

2.1 PERIMETRE DE LA CONVENTION 7
2.2 LE CONTENU DE L'OPERATION 7
2.2.1 Diagnostics 7
2.2.2 Nature des travaux 8
2.2.3 Accompagnement de la mise en œuvre des traitements de façades chez les propriétaires éligibles 8
2.2.4 Contrôle acoustique du rendu final 8
2.3 DELAIS DE REALISATION 8

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES 9

3.1 ROLE DE LA RATP 9
3.2 LES FINANCEURS 9
3.2.1 Identification des financeurs 9
3.2.2 Engagements des financeurs 9

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT 10

4.1 ESTIMATION DU COUT DU PROJET 10
4.2 COUTS DETAILLES DES ETUDES ET TRAVAUX 10
4.3 PLAN DE FINANCEMENT 10
4.4 MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT, LA REGION ET LA METROPOLE DU GRAND PARIS 10
4.4.1 Versement d'acomptes 10
4.4.2 Versement du solde 12
4.4.3 Paiement 12
4.4.4 Parties et domiciliation 12
4.4.5 Identification des Parties pour la facturation 13
4.5 CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION 14
4.6 CADUCITE DES SUBVENTIONS POUR LA METROPOLE DU GRAND PARIS 14
4.7 COMPTABILITE 15

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS 15

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS 15

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION 15

7.1 LE COMITE DE PILOTAGE 16
7.2 LE COMITE TECHNIQUE 16
7.3 INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE 16
7.4 SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE 17

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 17

ARTICLE 9. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION 18

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES 18

10.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION 18
10.2 REGLEMENT DES LITIGES 18
10.3 RESILIATION DE LA CONVENTION 18
10.4 DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION 19
10.5 MESURES D'ORDRE 19

ARTICLE 11. PIÈCES ANNEXES 19

ANNEXE 1. PERIMETRE D'INTERVENTION 25

ANNEXE 2. IDENTIFICATION DES BATIMENTS EN SITUATION DE POINT NOIR DU BRUIT 26

ANNEXE 3. CALEDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION 28

IL EST PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

1. La Métropole du Grand Paris exerce la compétence « lutte contre les nuisances sonores » depuis le 1er janvier 2018. Par délibération du 8 décembre 2017, elle a fixé le cadre de son intervention, et se substitue, pour les projets de résorption des nuisances sonores, aux financements de la part des communes et établissements publics territoriaux. Adopté à l'unanimité le 4 décembre 2019, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) métropolitain précise les actions que la Métropole met en œuvre dans la lutte contre les nuisances sonores. Le PPBE métropolitain réaffirme la volonté de la Métropole de soutenir financièrement les opérations de résorption de Points Noirs de Bruit que les gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre, notamment ferroviaire, entendent mener.

2. L'Etat, la Région Ile-de-France, la RATP et Bruitparif ont signé, le 25 mai 2022, une convention d'intention relative à l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Ile-de-France au bénéfice des communes d'Arcueil, de Gentilly et de Cachan, par laquelle les Parties, ***après avoir considéré que*** *14 logements en situation de PNB ferroviaires du réseau RATP* ***restent encore à traiter*** (***10 adresses de bâtiments collectifs et/ou individuels sur la commune d'Arcueil, 2 adresses de bâtiments collectifs et/ou individuels sur la commune de Gentilly, et 2 adresses de bâtiments collectifs et/ou individuels sur la commune de Cachan***)***,*** ont pris les engagements suivants :

- d'une part, à l'article 2 de la convention, relatif à la description du programme :

  « 2.2 Résorber les zones de bruit critique « ZBC 2,3 et 4 »
  « *En 2013, lors de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Val-de-Bièvres piloté par la Communauté d'Agglomération du Val-de-Bièvres (CAVB) dorénavant incluse dans l'Etablissement Public Territorial EPT12, il a été acté[1] après négociations avec les communes concernées de résorber les PNB par traitement de façades (…).*
  D'après les conclusions des audits acoustiques et thermiques (Annexe 1), sept bâtiments seraient éligibles au traitement de façades. »

  « 2.2.1 Phase d'études acoustiques
  Les études auront pour objectif d'actualiser et de consolider l'enveloppe des travaux en intégrant (…) les personnes qui avaient refusé en 2013 - 2015 la réalisation des audits acoustiques et celles qui n'avaient pas répondu à l'époque, soit 3 adresses concernées en sus des 7, à fin 2020 ».

  « 2.2.2 Phase travaux
  Au regard des études réalisées en 2013-2015 et de leur actualisation, les parties pourront éventuellement convenir, par le biais d'une convention dédiée de résorber ces points noirs. »

- d'autre part, à l'article 3 de la convention d'intention, relatif au délai prévisionnel de réalisation du programme et aux principes de financement :

  « La présente convention de financement porte sur la période 2023-2027.

  « Elle s'inscrit dans le cadre du plan de relance de l'Etat sur la période 2021.-2022, du CPER 2015-2020 prolongé de deux ans, ainsi que dans la perspective d'un prochain CPER qui devrait couvrir la période 2023-2027. »

  « Dès 2021, la résorption des points noirs de bruit ferroviaire pourra faire l'objet d'un financement complémentaire de l'Etat, au cas par cas, selon les modalités prévues par la trajectoire financière de la Loi n°2019 14-28 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités. »

[1] Compte rendu comité de pilotage PPBE du 28 février 2013, référencé CR-120237-03-A_Comité Pilotage_130228.

« En lien avec les Communes concernées, des conventions d'attribution de subventions seront établies. Les parties conviennent que les aides attribuées au titre de la présente convention feront l'objet de conventions de financement spécifiques à conclure entre les maîtres d'ouvrage et les financeurs, ainsi que, le cas échéant, d'autres collectivités. Ces conventions spécifiques fixeront les engagements des parties, les conditions de mise en œuvre du projet ainsi que les modalités d'attribution et de versement des subventions, conformément au règlement budgétaire et financier des parties. »

3. En application de ces stipulations, les parties à la convention d'intention se sont rapprochées de la Métropole du Grand Paris pour conclure la présente convention.

Ceci étant rappelé, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

DEFINITIONS

- Un Point Noir du Bruit (PNB) est un bâtiment sensible, qui est localisé dans une Zone de Bruit Critique (ZBC) et qui répond simultanément aux critères acoustiques (> 73dB(A) diurne et > 68dB(A) nocturne) et d'antériorité, à savoir un permis de construire antérieur à 1978 ou un permis de construire délivré entre 1978 et l'arrêté de classement des infrastructures incriminées (arrêté préfectoral 2002/08 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire et de transports en commun en site propre dans certaines communes du département du Val-de-Marne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant).

- Une Zone de Bruit Critique (ZBC) est une zone urbanisée relativement continue (distance inter – bâtiment < 200m) où les niveaux sonores ($L_{Aeq6h-22h}/L_{Aeq22h-6h}$), évalués en façades des bâtiments sensibles dépassent, ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite diurne 73 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne 68 dB(A). On entend par bâtiment sensible un bâtiment composé de locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

  Si dans ces ZBC, les niveaux sonores, relevés à 2m en façade des bâtiments, dépassent les seuils fixés précités, le gestionnaire doit proposer et définir, en concertation avec les collectivités concernées, des mesures de réduction de préférence à la source ou sur le chemin de propagation pour limiter le bruit ferroviaire, à 2m en façade, à 68dB(A) sur la période 6h-22h et 63dB(A) sur la période 22h-6h, puis réaliser les travaux de protections acoustiques.

- La RATP, en tant que gestionnaire des infrastructures du RER B de la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse à Paris-Gare du Nord (hors zone SNCF) et selon la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de préventions du bruit dans l'environnement, réalise les cartes de bruit stratégique de son réseau tous les 5 ans et identifie les zones de bruit critique (ZBC, Annexes 1 et 2).

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer :

- les engagements réciproques des parties pour le financement des études et des travaux à réaliser,
- l'assiette de financement,
- le plan de financement,

afin de traiter par isolation acoustique de façades, les points noirs du bruit ferroviaire du RER B à Gentilly, Arcueil et Cachan.

Elle a également pour objet :

- de préciser le contenu et les conditions de suivi de ces études et travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération,
- de définir les documents à remettre aux parties.

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

« Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Ile-de-France - Convention de financement relative aux études et aux travaux d'isolation acoustique des façades à Gentilly, Arcueil et Cachan (RER B) »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION

2.1 Périmètre de la convention

Les protections phoniques réalisées dans le cadre de cette convention concernent les communes de Gentilly, Arcueil et Cachan. L'Opération comprend, outre le financement partenarial :

- la réalisation par la RATP des diagnostics acoustiques manquants afin d'arrêter le périmètre d'intervention (logements éligibles);
- la fixation de l'enveloppe financière requise;
- l'accompagnement de la mise en œuvre des traitements de façades chez les propriétaires éligibles;
- le contrôle acoustique du rendu final (Procès verbal de réception acoustique).

2.2 Le contenu de l'opération

2.2.1 Diagnostics

Les diagnostics acoustiques réalisés en 2015 et à finaliser en 2024 devront permettre d'identifier :

- les permis de construire répondant aux critères d'antériorité,
- les niveaux sonores en façade de bâtiment, dépassant les niveaux sonores dans une ZBC,
- les traitements acoustiques déjà réalisés par les particuliers répondant aux objectifs à atteindre.

Ces études préalables doivent consolider la volumétrie et la nature des travaux à réaliser. Il sera réalisé une mise à plat des diagnostics existants, une vérification des éventuelles évolutions des logements et la réalisation des diagnostics complémentaires.

2.2.2 Nature des travaux

Compte-tenu des décisions antérieures et de l'emplacement des PNB dans les ZBC 2, 3, 4 et 5 (annexe 2), il est prévu de recourir au traitement des façades des logements concernés.
Les interventions chez les propriétaires (devant faire l'objet d'une validation au cas par cas par le service urbanisme de la Commune), porteront principalement sur :

- **les fenêtres,**
- **les coffres de volets roulants,**
- **les bouches d'aérations, plus rarement sur la toiture, les portes, selon le diagnostic.**

Ces travaux seront réalisés par les propriétaires, qui en sont maîtres d'ouvrage, et financés par les Financeurs selon les modalités d'une **Convention ad hoc** à conclure entre la RATP et chaque propriétaire.

2.2.3 Accompagnement de la mise en œuvre des traitements de façades chez les propriétaires éligibles

Les propriétaires concernés seront conseillés par la RATP pour la mise en œuvre des travaux (conseils portant sur le processus administratif et le cadre légal de réalisation des travaux, les demandes de devis ainsi que les choix techniques).

2.2.4 Contrôle acoustique du rendu final

Un contrôle acoustique du rendu final sera effectué chez les propriétaires concernés.

Dans ce cadre, les objectifs à atteindre sont alors, quant à eux, définis par les exigences issues de la circulaire du 25 mai 2004 tout en recherchant un gain minimal de 5 dB(A) par rapport à l'isolement acoustique existant :

- $D_{nT,A,t_r} = L_{Aeq6h-22h}$ - 3dB(A) - 40dB(A) pour la période diurne,
- $D_{nT,A,t_r} = L_{Aeq6h-18h}$ - 3dB(A) - 40dB(A) de jour,
- $D_{nT,A,t_r} = L_{Aeq18h-22h}$ - 3dB(A) - 40dB(A) en soirée,
- $D_{nT,A,t_r} = L_{Aeq22h-6h}$ - 3dB(A) - 35dB(A) pour la période nocturne,

où D_{nT,A,t_r} est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1.

Dans tous les cas, l'objectif est un isolement acoustique des façades supérieur ou égal à 30dB(A), étant rappelé que l'objectif de résorption des PNB constitue une obligation de moyens.

2.3 Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de l'opération, à compter de la signature de la convention et sous réserve de l'obtention des autorisations administratives, est de 2 ans. Le calendrier détaillé figure en annexe.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 Rôle de la RATP

La RATP assurera **le pilotage général et exécutif de l'opération** visant à caractériser et accompagner les travaux portés et mis en œuvre par chaque propriétaire éligible et recevant un financement. Le propriétaire étant le seul maître d'ouvrage de son logement.

En tant que pilote général et exécutif de l'opération, la RATP s'engage sur :
- la réalisation des études et des travaux du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- le respect des règles de l'art.

La RATP perçoit l'enveloppe de financement à reverser aux propriétaires éligibles.

La RATP accompagne les propriétaires concernés pour la mise en œuvre des travaux, à savoir :

- Elle est signataire de la Convention ad hoc et en applique les termes et conditions.
- Elle verse aux propriétaires concernés la subvention prévue par la Convention ad hoc.

La RATP prédétermine l'enveloppe pour chacun des logements et s'engage à reverser aux propriétaires éligibles les subventions. Seuls les devis traduisant la réalité des prix du marché permettront d'arrêter le montant définitif de la subvention au bénéfice de chaque propriétaire.

La RATP 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 de la présente convention est assuré par :
- l'État ;
- la Région Île-de-France ;
- la Métropole du Grand Paris, au titre de son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé à l'unanimité par le Conseil métropolitain le 4 décembre 2019 ;
- la RATP.

Pour la Région Île-de-France, ce projet s'inscrit dans le cadre des engagements pris dans le protocole d'accord Etat-Région Transports et du fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020.
Pour l'Etat et la RATP, il s'inscrit dans le cadre des plans d'action et programmes de résorption des PNB.

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 et des travaux, dans la limite des montants inscrits au plan de financement détaillé à l'article 4.2.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Estimation du coût du projet

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en € euros courants hors taxes.
Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 350 000 euros courants.

4.2 Coûts détaillés des Etudes et travaux

Poste de dépense	**Coût en € courants**
Diagnostic	25 000
Pilotage opérationnel	15 000
Assistance et expertise acoustique	20 000
Conduite de Projet	50 000
Travaux	240 000
TOTAL	**350 000**

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.

4.3 Plan de financement

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

Partenaires financiers	**Montant**	**Taux**
Etat	87 500 €	25 %
Région Île-de-France	87 500 €	25 %
Métropole du Grand Paris	87 500 €	25 %
RATP	87 500 €	25 %
Total	**350 000 €**	**100 %**

4.4 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'État, la Région et la Métropole du Grand Paris

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 la RATP.

À cette fin, la RATP transmettra aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans

ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

a – 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 4.3.
La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

b – Demande de versement des acomptes auprès de la Métropole du Grand Paris :

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Métropole comprendront les éléments suivants :

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

- l'état détaillé des dépenses réalisées par la RATP 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. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal de la RATP 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 4.3.
La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité de la RATP.

c – 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 ;

- 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 de la RATP ;

- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité de la RATP.

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.

d- Plafonnement des acomptes

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État avant appel du solde est plafonné à 95% du montant de la subvention.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Métropole du Grand Paris au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant de la subvention.

4.4.2 Versement du solde

Après achèvement des études et travaux couverts par la présente convention, la RATP présente le relevé final des dépenses sur la base des dépenses réalisées.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 et signés par le représentant légal de la RATP. 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 de la RATP.

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.d s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.4.3 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par la RATP des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par la RATP doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.1, 4.4.2, 4.5 et 4.6.

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

4.4.4 Parties et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

RATP sur le compte ouvert au nom CREDIT AGRICOLE, dont le RIB est le suivant :
Code banque : 31489
Code guichet : 00010
N° compte : 00 253 2947 42
Clé : 47

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

	Adresse de facturation	**Service administratif responsable du suivi des factures**	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France (DRIEA) IDF Le Ponant 2 27-29 rue leblanc 75732 Paris Cedex 15	Service de la Politique des transports Unité Budget et synthèse financière	Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr 01 40 61 85 61
Région Ile-de-France	Région Ile-de-France 2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité	CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Métropole du Grand Paris	15/17 avenue Pierre Mendès-France CS 81411 75646 Paris Cedex 13	Direction des Finances	Michael POUPARD 01 82 28 78 17 finances@metropolegrandparis.fr
RATP	Contrôle de Gestion et Finances Contrôle de Gestion Investissements Maison de la RATP LAC C42 - 54 Quai de la Râpée 75599 Paris Cedex 12	Département CGF Unité CGI	01 58 78 25 12

4.4.5 Identification des Parties pour la facturation

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

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro, par financeurs :
- N° SIRET, N°TVA Intracommunautaire et Code service exécutant et le numéro d'engagement correspondant à la convention.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
Etat / DRIEAT-IF	110 002 011 00044 (pour entrée dans portail Chorus PRO) 130 029 325 00573 (à faire figurer sur les factures)	FR 621 300 29 325	CGFB200094
Région Île-de-France	237 500 079 00312	FR 38 237 500 079	200
Métropole du Grand Paris	200 054 781 00022	FR 38 200 054 781	/
RATP			

Les numéros d'engagement seront communiqués à la RATP 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 à la direction de la comptabilité via le lien dédié : CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr », dans l'attente des ajustements techniques nécessaires.

4.5 Caducité des subventions 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, la RATP n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique ou acompte), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si la RATP établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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 Caducité des subventions pour la Métropole du Grand Paris

La subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de la signature de la présente convention de financement, la RATP n'a pas transmis aux financeurs une demande de paiement d'un premier acompte.

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

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

La RATP 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.

La RATP conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Le montant total des subventions par bénéficiaire, tel qu'indiqué à l'article 4.3. 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 4.3. 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 4.3., les co-financeurs sont informés lors du Comité Technique et du Comité de pilotage. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire, par délibération concordante des instances de chacune des parties. 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 et des travaux peut être proposé sans financement complémentaire.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule autour des instances de gouvernance suivantes, qui permettent de garantir le suivi des Études et Travaux. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

7.1 Le comité de pilotage

Le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Le comité de pilotage a pour objet :

- d'informer l'État, la Région et la Métropole du Grand Paris de l'avancement des études et des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi administratif et financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage est réuni une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, etc.) ou à la demande de l'une des Parties. La RATP est tenue de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis par la RATP, au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par la RATP.

7.2 Le comité technique

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

Le comité technique est convoqué par la RATP. Il est réuni en tant que besoin et au moins deux fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération. Il peut être élargi à d'autres membres (les collectivités locales concernées par exemple) sur proposition des Parties.

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

Le secrétariat est assuré par la RATP.

7.3 Information des financeurs, hors instances de gouvernance

Pendant toute la durée de validité de la convention, la RATP s'engage à informer les financeurs, sans délai :

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

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

7.4 Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé de la RATP et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par la RATP. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit la RATP, 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 la RATP et les financeurs dans le cadre du comité.

La RATP s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études et travaux qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de plan État-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, RATP ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région et Métropole du Grand Paris.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

La RATP est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

La RATP transmet aux financeurs les résultats d'Études, après validation du comité technique.

Les Résultats des Études pourront être utilisés librement par les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Les résultats d'Études seront transmis en deux exemplaires :
- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

La RATP reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Études 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 Études 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. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

La RATP établit sous sa responsabilité, au plus tard un (1) an après la fin des travaux (dernier logement traité), un bilan financier et physique des équipements et aménagements mis en place par chaque propriétaire éligible ayant traité son logement et relevant de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition par logement selon le coût d'objectif, défini à l'article 4, ramenée aux conditions économiques de janvier 2024 (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le pilote RATP) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

-un rapport de présentation indiquant le descriptif des équipements et aménagements réalisés par chaque propriétaire ayant traité son logement,

-le récapitulatif des subventions attribuées,

-le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),

-le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des prestations d'assistance et des travaux réalisés par chaque propriétaire), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le pilote RATP à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs.

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 4.4.4. 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 administratif de Paris 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. À 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 à la RATP, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le pilote opérationnel RATP 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, la RATP, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier en cas de versement de fonds aux propriétaires éligibles ayant lancés des démarches de traitements acoustiques de leur logement (remplacement de fenêtres par exemple) pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

10.4 Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de sa notification par la RATP à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4 et 5, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 10.3, 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 4.4.2 ;
- à la date de la constatation de la caducité de la convention selon les modalités prévues aux articles 4.5 et 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.

Pour la Métropole du Grand Paris, la date de prise en compte des dépenses court à compter du caractère exécutoire de la délibération du Bureau métropolitain relative à la présente convention.

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. PIÈCES ANNEXES

Les annexes techniques 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 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 Métropole du Grand Paris,

Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris

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

Pour la RATP,

Jean-Louis HOUPERT
Directeur de la Business Unit RATP Infrastructures

Annexes

Annexe 1 : Périmètre d'intervention

Annexe 2 : Identification des bâtiments en situation de point noir du bruit

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de l'opération

ANNEXE 1. PERIMETRE D'INTERVENTION

Commune	Adresse	Etage	Etat initial			Conclusion des diagnostics acoustiques et thermiques
			L_{den} / L_n	$L_{Aeq,\ 6h\text{-}22h}$	$L_{Aeq,\ 22h\text{-}6h}$	
Gentilly	84, rue Benoît Malon	RCH	-	73	64	Bâtiment nécessitant des travaux
		R+1		72	63	
	86, rue Benoît Malon	RCH	-	73	64	Bâtiment nécessitant des travaux
		R+1		72	63	
Arcueil	98, rue Benoît Malon	RCH	75	76	68	Propriétaire n'ayant pas répondu aux relances pour la réalisation du diagnostic acoustique et thermique
		R+1		73	65	
	100, rue Benoît Malon	RCH	75	75	66	Bâtiment nécessitant des travaux
		R+1		73	65	
	102, rue Benoît Malon	RCH	74	75	66	Propriétaire n'ayant pas répondu aux relances pour la réalisation du diagnostic acoustique et thermique
		R+1		74	66	
	21, passage Boutet	RCH	74	73	64	Bâtiment dont l'isolation de façade est conforme
		R+1		72	64	
	13, passage Boutet	RCH	74	72	64	Bâtiment nécessitant des travaux
	9, passage Boutet	RCH	74	71	62	Bâtiment nécessitant des travaux
		R+1		74	65	
	7, passage Boutet	RCH	74	71	62	Non éligible permis de construire supérieur à 2002
		R+1		74	65	
	33, Villa Baudran	RCH	-	70	59	Bâtiment nécessitant des travaux
		R+1		71	59	
		R+2		73	61	
		R+3		69	58	
	2, avenue du Docteur Durand	RCH	74	73	64	Propriétaire n'ayant pas répondu aux relances pour la réalisation du diagnostic acoustique et thermique
	4, avenue du Docteur Durand	RCH	74	73	64	Bâtiment dont l'isolation de façade est conforme
Cachan	53, rue Marcel Bonnet	RCH	74	71	63	Bâtiment dont l'isolation de façade est conforme
		R+1		72	63	
		R+2		74	64	
		R+3		70	63	
	55, rue Marcel Bonnet	RCH	75	74	65	Bâtiment nécessitant des travaux
		R+1		72	64	

Tableau de synthèse des valeurs des indicateurs L_{den} et/ou L_{Aeq} supérieures aux seuils définissant un PNB et conclusions des diagnostics acoustiques et thermiques sur les communes d'Arcueil, Cachan et Gentilly (à date de signature de la présente convention

ANNEXE 2. IDENTIFICATION DES BATIMENTS EN SITUATION DE POINT NOIR DU BRUIT

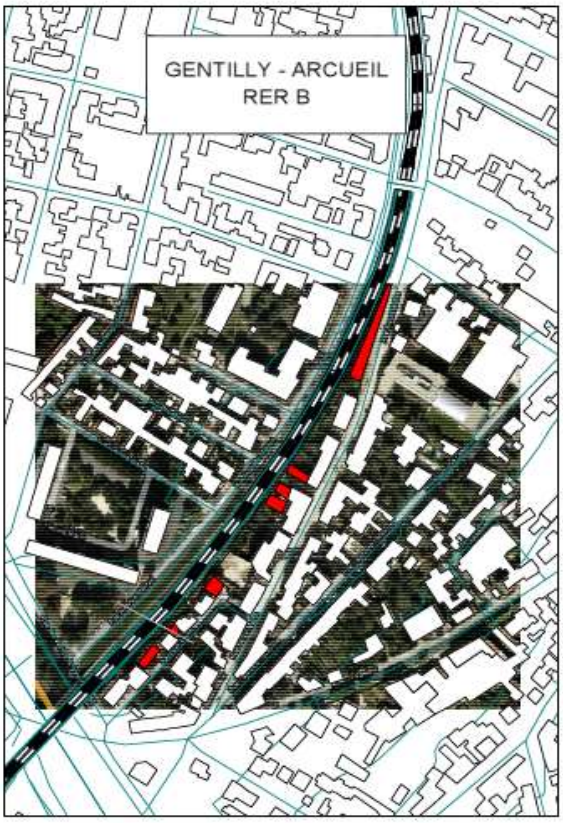


Figure 1 : Bâtiments en situation de PNB sur les communes de Gentilly et Arcueil (ZBC 2 et 3, en rouge).

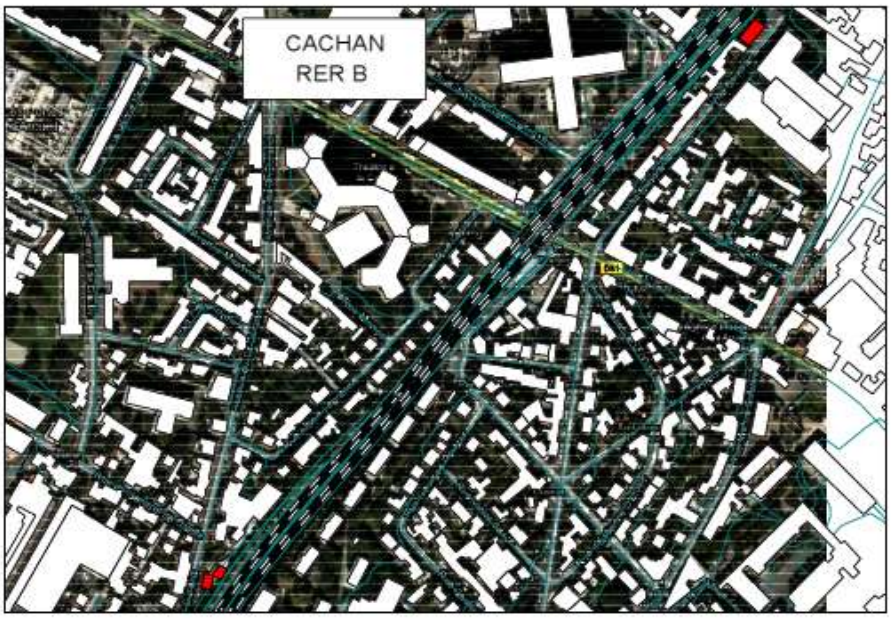


Figure 2 : Bâtiments en situation de PNB sur la commune de Cachan (ZBC 4, en rouge).



Figure 3 : Bâtiments en situation de PNB sur la commune de Cachan (ZBC 5, en rouge).

ANNEXE 3. CALEDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Calendrier prévisionnel de l'opération :

Le calendrier prévisionnel des diagnostics et des travaux est :

Fin 2023 – début 2024 :

- Montage de l'opération et convention partenariale entre financeurs.
- Signature de la convention
- Organisation opérationnelle sous forme projet RATP

2024 :

- Prise de contact et information de l'EPT12, des Mairies et services communaux
- Prise de contact avec les propriétaires et planification des diagnostics
- Consolidation du périmètre d'intervention et de l'enveloppe financière
- Devis et travaux

2025 :

- Devis et travaux
- Fin et bilan de l'opération.

Annexe 8 - RER D - Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du RER NG – Convention n° 6 APO-REA

2024

Schéma Directeur du RER D

Convention de financement n°6

Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG

Travaux (REA)

Convention n° 24FER014

Schéma Directeur du RER D

« Convention n° 6 relative aux travaux (REA) nécessaires à l'adaptation des voies principales et de service du RER D pour le déploiement du RER NG »

SOMMAIRE

PREAMBULE 6
Article 1. Objet de la convention 7
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation des travaux 7
2.1. Périmètre de la convention 7
2.2. Délais de réalisation 8
Article 3. Rôles et engagements des parties 8
3.1. L'Autorité organisatrice 8
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations 8
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage 8
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage 9
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage 9
3.3. Les financeurs 9
3.3.1. Identification 9
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 du projet 10
4.3. Coûts du projet 10
4.4. Plan de financement 11
4.5. Modalités de paiement 12
4.5.1. Versement d'acomptes 12
4.5.2. Versement du solde 13
4.5.3. Paiement 13
4.5.4. Bénéficiaire 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 15
5.1. Par les financeurs 15
5.2. Par Ile-de-France Mobilités 15
ARTICLE 6. Modalités d'audit 15
ARTICLE 7. Gestion des écarts 15
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet 15
7.2. Dispositions en cas de modification des délais 16
ARTICLE 8. Organisation et suivi de la présente convention 16
8.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). 16
8.2 Comité des financeurs 18
8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs 18
8.4 Suivi de la communication institutionnelle 18
ARTICLE 9. Modification de l'Avant-projet 19
article 10. Bilan physique et financier de l'opération 19
article 11. Dispositions générales 20
11.1. Modification de la convention 20
11.2. Règlement des litiges 20
11.3. Résiliation de la convention 20
11.4. Date d'effet et durée de la convention 21
11.5. Mesures d'ordre 21
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**, 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** »,

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social au 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**,** représenté par Matthieu CHABANEL, Président-Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné par « **le Maître d'ouvrage »**, **le « bénéficiaire ».**

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé au 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, 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 par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'autorité organisatrice de la mobilité** » ou « **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 Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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

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 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 les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant, adoptées au conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 juillet 2016 ;

Vu la délibération n° 2017/232 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 approuvant l'acquisition de 83 rames Regio2N pour la ligne N et les lignes D et R du réseau Transilien ;

Vu les délibérations de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019, n° CP 2020-155 du 27 mai 2020, n° CP 2021-002 du 20 janvier 2021, n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 et n° CP 2023-149 du 01 juin 2023 approuvant les cinq conventions relatives aux études d'Avant-Projet/Projet et aux travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG ;

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 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-_____ du 30 mai 2024 approuvant la présente convention ;

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

Il est convenu ce qui suit :

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 l'adaptation des voies principales pour l'arrivée du RER NG sur la ligne du RER D et à laquelle la présente convention fait référence.

« Projet » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Convention** » : désigne la présente convention.

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

« **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 contexte

Lors de la séance de son conseil d'administration le 13 juillet 2016, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a préconisé l'acquisition du RER NG sur la ligne D. Les premières rames ont été commandées lors du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France en date du 11 janvier 2017.

Le déploiement de nouveaux matériels roulants nécessite des adaptations des voies principales ainsi que des voies de garages et de maintenance.

Pour ce faire, une première convention de financement portant sur les études préliminaires et les acquisitions de données des infrastructures de la Ligne D, a été conclue et notifiée le 31 juillet 2017.

Une deuxième convention de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE des installations fixes sur les Lignes L/A/J, E/P, N, D/R, convention dite « multisites 1 », a été conclue et notifiée le 8 octobre 2018. Cette convention multisites a été complétée par une troisième convention de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE de la Ligne D conclue et notifiée le 12 juin 2019 ainsi qu'une quatrième convention de financement dite « multisites 2 », conclue et notifiée le 20 juin 2019.

Cinq nouvelles conventions de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE et les premiers travaux (REA) d'infrastructure de la Ligne D ont ensuite été votées par délibération n° CP 2019-130 du 3 juillet 2019, par délibération n° 2020-155 du 27 mai 2020, par délibération n° CP 2021-002 du 20 janvier 2021, par délibération n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 et enfin par délibération n° 2023-149 du 01 juin 2023.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à l'ensemble de ces déploiements de nouveaux matériels roulants et dans le prolongement des conventions de financement précitées.

Elle couvre les besoins de financement liés aux engagements de phases nécessaires en 2024, pour ne pas mettre en péril le calendrier de déploiement envisagé.

Elle devra être suivie par une ou plusieurs autres conventions de financement afin de mener l'opération à son terme.

Coût d'objectif de l'opération

Le coût d'objectif de l'opération sera défini lors de la validation des études d'avant-projet par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

A date, le coût d'objectif prévisionnel du programme global s'élève à 350M€. En revanche, les coûts prévisionnels seront actualisés à l'issu de l'APO.

Le coût des travaux, objet de la présente convention, s'élève à 39 M€ courants.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2019. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la poursuite des travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement concernant la suite des travaux d'adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D,
- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet.
- 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 :

« Adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG – travaux – convention n° 6 »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention a pour objet de contractualiser le financement de la poursuite des travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D :

- Phase REA pour les adaptations des infrastructures en ligne et de voies de service (VS),
- Les adaptations permettant la desserte commerciale des gares : rehaussement/abaissement, allongement de quais, dégagement gabarit, déplacement éventuel de signaux, balises, éclairages, etc.,
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains : alimentation électrique (sous-stations, Postes de Mise en Parallèle, caténaires, feeder, circuits de retour du courant de

traction, compatibilité des circuits de voies, sectionnements critiques), gabarit, tiroirs de retournement, KVB, annonces PN, acquisitions foncières, ouvrages d'art, etc., y compris pour les itinéraires techniques en IdF et hors IdF,

- Les adaptations nécessaires au garage (voies de service) des RER NG : adaptations caténaires, EALE, sectionnement critique, signalisation (dont repères d'arrêt, postes et balises), voies, éclairage, gabarit, entrevoies, sécurité, réseaux d'eau et d'électricité, etc.

Sont exclus de la présente convention :

- les équipements des transporteurs sur les quais (EAS, mobiliers de quais, sonorisation, pancartes de SNCF Voyageurs), hors dépose/repose à l'identique induite par des travaux du périmètre de SNCF Réseau,
- ainsi que les études qui ont fait l'objet de conventions votées antérieurement en commission permanente de la région Île-de-France et au Conseil d'Île-de-France Mobilités qui sont rappelées en préambule de la convention.

2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation des travaux objets de la convention, est fixé à 60 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 3 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.

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

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. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des opérations est SNCF Réseau.

Les missions du maître d'ouvrage sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par le Code de la Commande publique. La responsabilité de celui-ci est également mise en œuvre dans le cadre des dispositions prévues par ce code.

Conformément aux dispositions du décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

SNCF Réseau est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour les différents projets d'adaptation des infrastructures de la ligne du RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP/APO correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la sixième phase travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

Le Maître d'ouvrage s'engage à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de la situation, en relation avec le maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de l'avancement des études à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement du maître d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau de l'engagement de la phase REA de chaque projet. SNCF Réseau s'engage à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Le Maître d'ouvrage s'engage au respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence tel qu'il sera défini dans les Avant-Projets correspondants, sous réserve que la notification de la présente convention ne génère pas de retards ou d'arrêts des interventions du Maître d'ouvrage.

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 TP01 et le coût d'objectif fixé en euros constants.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études et travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités, pour un montant total de **39 000 000 € courants**, réparti selon les clés suivantes :

- L'Etat (30 %), soit 11 700 000 **€** ;
- La région Île-de-France (70 %), soit 27 300 000 **€.**

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux définis à l'article 2.1, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté 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 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 du projet

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois l'APO achevé et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **39 000 000 €** courants au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coûts du projet

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

Opérations	Phase	Postes de dépense	Coût € courants
Adaptation des voies principales	REA 6	**Sous-total voies principales**	**22 000 000 €**
		Travaux	15 400 000 €
		MOA	770 000 €
		MOE	4 400 000 €
		Provision pour risques	1 430 000 €
Adaptation des voies de service	REA 6	**Sous-total voies de service**	**10 000 000 €**
		Travaux	7 000 000 €
		MOA	350 000 €
		MOE	2 000 000 €
		Provision pour risques	650 000 €
Gilet rouge et bus de substitution			**7 000 000 €**
		TOTAL	**39 000 000 €**

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, 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, hors « gilet rouge et bus de substitution » et dans le respect de l'enveloppe globale du bénéficiaire, allouée par la convention.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

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

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF Réseau	*30 %*	*70 %*	*100%*
	11 700 000 €	**27 300 000 €**	**39 000 000 €**

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation. A ce titre, les mesures proposées sont précisées dans l'AVP et les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'IDFM, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France et détourés au seul besoin de l'opération SDMR RER D.

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, dans le respect des clés de financement du CPER 2015-2020 sur l'ensemble du coût d'objectif du projet.

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à 7 000 000 € courants.

4.4.1. Plan de financement des travaux

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF Réseau	*14,69 %*	*85,31 %*	*100 %*
	4 700 000 €	**27 300 000 €**	**32 000 000 €**

Les taux de financement résultants ci-dessus, arrondis à deux chiffres après la virgule, tiennent compte de la prise en charge intégrale, par l'Etat, des bus de substitution (Cf. article 4.4.2. ci-après) et permettent ainsi de rester dans les clés de financement contractuelles du CPER (à savoir 70 % Région et 30% Etat) sur l'ensemble du coût de la convention (Cf. article 4.4).

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement.

4.4.2. Plan de financement des bus de substitution

Adaptation de l'infrastructure du RER D pour le déploiement du RER NG **PLAN DE FINANCEMENT DES BUS DE SUBSTITUTION** **Montant en € courants et clés de financement**			
Bénéficiaire	**État** **100%**	**Région** **0,00%**	**TOTAL**
SNCF Réseau	7 000 000 €	0 €	**7 000 000 €**

4.5. Modalités de paiement

4.5.1. 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.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage par financeur.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination 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 états d'acompte seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment 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.
- 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 est signée 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 4.4.1.

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

Les demandes de versement d'acomptes auprès de l'Etat comporteront les éléments suivants :

- 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 légal du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, de la clé de financement définie aux articles 4.4.1 et 4.4.2 ;

- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et certifié par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

c- Plafonnement des acomptes

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 régionale n° CR 2023-062 du 20 décembre 2023 – article 4.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire est plafonné pour SNCF Réseau à 90% 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.

4.5.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couverts par la convention, le bénéficiaire présente le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées 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 signés par le représentant légal du bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

Les demandes de solde adressées à la région Île-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. 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 le maître d'ouvrage 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 et 4.6. Dans la mesure du possible, la région Île-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

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
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.spot.drieat-if@developpementdurable.gouv.fr
région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finances Direction de la comptabilité	Pôle finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondela Comptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 La Plaine Saint-Denis	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	Aude BRISAC Aude.brisac@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 95 74

4.6. Caducité des subventions 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.

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

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.

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières lui étant 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 tout organisme dûment accrédité, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives

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

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

5.2. Par Ile-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 8.

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 du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT

La région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 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.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Cet article concerne la gestion des écarts constatés après approbation des dossiers d'Avant-projet correspondant à l'opération.

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 bénéficiaires s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées à due 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 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 par le Maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de 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 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 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 par l'article 4.4 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO 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 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 des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, 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'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

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 le Maître d'ouvrage, l'État et la région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'État, 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

Le suivi de la convention est assuré dans le cadre des comités prévus pour le suivi du projet RER NG Ligne D Une information pourra également être fournie lors des comités en charge du suivi du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR).

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.

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 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 et en euros constants aux conditions économiques de référence tel que définis dans les AVP correspondants,
- 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'Ile-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.

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 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 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 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs

Le Maître d'ouvrage s'engage 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.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à inviter Île-de-France Mobilités et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) 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.

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 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 relative aux résultats 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 État-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, Maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, région Île-de-France,
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entrainant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, 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 le Maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'opération, il transmettra à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra 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.

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil 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 concernés 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 le Maître 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 du Maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Le 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 convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées 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 comptabilisées 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. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.1. 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.

11.2. Règlement des 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.

11.3. Résiliation de la convention

Les signataires de la 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 aux bénéficiaires 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 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 obligations 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 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 ainsi que les 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 eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

Pour l'Etat, la subvention intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Sans préjudice des articles 5 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires 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.

11.5. 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 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 PÉCRESSE
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 SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL
Président-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 Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 1

Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Direction Générale Île-de-France - Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR – Julien LEVEQUE

Annexe 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

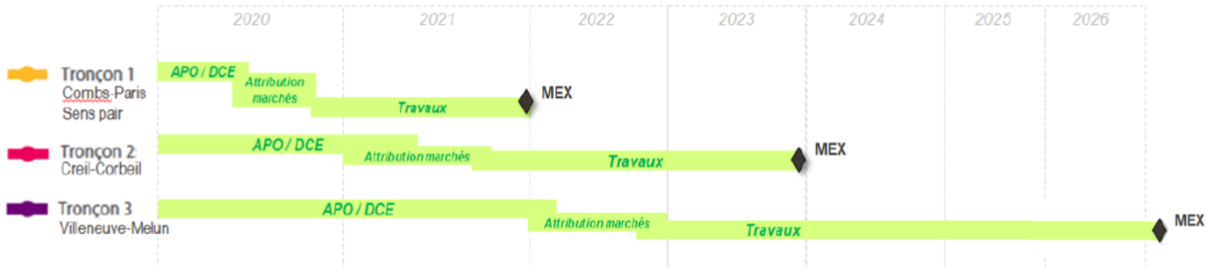
Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF RESEAU en M€ courants hors bus

M€	2024	2025	2026	2027	2028	TOTAL
Etat	470 080 €	1 410 240 €	940 160 €	940 160 €	940 160 €	**4 700 000 €**
Région	2 729 920 €	8 189 760 €	5 459 840 €	5 459 840 €	5 459 840 €	**27 300 000 €**
Total	3 200 000 €	9 600 000 €	6 400 000 €	6 400 000 €	6 400 000 €	**32 000 000 €**

Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF RESEAU en M€ courants pour les bus

M€	2024	2025	2026	2027	2028	TOTAL
Etat	700 000 €	1 400 000 €	2 100 000 €	2 100 000 €	700 000 €	**7 000 000 €**
Total	700 000 €	1 400 000 €	2 100 000 €	2 100 000 €	700 000 €	**7 000 000 €**

Annexe 3 : **Calendrier prévisionnel**



Certaines opérations, non impactantes pour le fonctionnement des RER NG, sont réalisées post-MEX.

Annexe 9 - RER B et D – Création d'un centre de commande unifié – Premières études

2024

Schéma Directeur du RER B et D

Convention de financement relative à la réalisation des premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU) du RER B et D

Convention n°24FER012
24D29175

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Région îledeFrance
Conseil régional

îledeFrance mobilités

RATP

SNCF RÉSEAU

SNCF VOYAGEURS

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 6
3.1. L'Autorité organisatrice 6
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération 6
3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage 6
3.2.2. Engagement du maître d'ouvrage 7
3.3. Les financeurs 7
3.3.1. Identification 7
3.3.2. Engagements 7
Article 4. Modalités de financement et de paiement 7
4.1. Estimation du coût de l'opération 7
4.2. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage 7
4.3. Plan de financement 8
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement 8
4.4.1. Modalités de versement d'acomptes 8
4.4.2. Versement du solde 9
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. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire d'Île-de-France Mobilités 11
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire 12
Article 5. Modalités de contrôle 12
5.1. Par les financeurs 12
5.2. Par Île-de-France Mobilités 12
5.3. Intervention d'experts 12
Article 6. Gestion des écarts 12
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif 12
6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention 13
Article 7. Pilotage et suivi de l'opération 13
7.1. Comité Technique (COTECH) 13
7.2. Comité de pilotage de l'opération (COPIL) 14
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études 14
Article 9. Dispositions générales 14
9.1. Modification de la convention 14
9.2. Règlement des litiges 14
9.3. Résiliation de la convention 15
9.4. Date d'effet et durée de la convention 15
9.5. Mesures d'ordre 15
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 ,

- **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° 20240206-003 du 6 février 2024,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 200 St Denis, représenté par Monsieur Matthieu CHABANEL, Président-Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désignés par « **les Financeurs** », ainsi que pour Île-de-France Mobilités « **l'Autorité Organisatrice** » ou « **l'AO** ».

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 12e arrondissement, 54 quai de la Râpée, par Monsieur Jean CASTEX, en sa qualité de Président Directeur Général, ci-après désigné **la RATP** ;
- **SNCF VOYAGEURS**, Société Anonyme au capital de 157.789.960 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 519 037 584, dont le siège est situé au 4 rue André Campra 93 200 Saint-Denis, représentée par sa branche Transilien par Monsieur Alain RIBAT, Directeur Transilien, dûment habilitée à cet effet,

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 200 St Denis, représenté par Madame Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Ile-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par le « **Maître d'ouvrage** » ou le « **Bénéficiaire** »,

Ci-après collectivement désignés « les Parties »,

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de 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 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 des 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° 20240206-003 du 6 février 2024 portant délégation d'attributions au directeur général,

Vu l'avis unanime de la commission des projets d'infrastructures d'Île-de-France Mobilités en date du 12 juin 2024,

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 créer un centre de commandement unifié (CCU) du RER et D, 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.

PREAMBULE

Présentation du contexte

Le projet CCU B/D s'inscrit dans une démarche globale de modernisation et d'amélioration de la performance des RER B et D qui englobe notamment le déploiement de NExTEO, les systèmes de régulations et les nouveaux matériels roulants MI20 et RERNG.

La création d'un CCU constitue une première étape nécessaire à l'amélioration des résultats de la qualité de service, et à l'intégration des nouveaux systèmes de signalisation et de régulation.

Ce projet s'inscrit également dans la continuité des phases précédentes de co-construction progressive d'un centre de commandement unique pour la ligne B à Denfert. L'objectif à présent est d'aller plus loin dans le regroupement des acteurs, en intégrant le RER D et en réduisant les interfaces notamment dans la gestion du tunnel commun. Les réflexions ont mené au choix d'un terrain situé à Saint-Denis, qui apparait être la meilleure solution sur un plan opérationnel, en raison de sa proximité des lignes B et D.
Le projet CCU B/D sera co-financé par le CPER 2023-2027.
La présente convention a pour objectif de financer les premières études de création de ce CCU, prenant en compte cette hypothèse.

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 premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU) du RER B et D.

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 Parties, sur leur demande.

Les Parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au Projet et à la présente convention la dénomination suivante :

« RER B&D – Convention de financement relative à la réalisation des premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU) »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la réalisation des premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU), notamment :

- Les études techniques du bâtiment
- les études nécessaires pour qualifier, définir et évaluer l'équipement du bâtiment CCU des systèmes ferroviaires

2.2. Délais de réalisation

La date prévisionnelle de fin des études, objet de la présente convention, est prévue à 30 mois, à compter du 01 juin 2023, date reprise dans la cadre du vote de la délibération d'attribution de la subvention de la commission permanente de la Région Ile de France.

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, 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. 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 amenée 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 du maitre d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du Projet 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).

3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage 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 de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en comité technique, selon l'avancement du projet ;
- 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 autres 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 :

- Par l'Etat et la région Ile-de-France dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027
- Par Ile-de-France Mobilités
- Par SNCF Réseau

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 4.3.

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 € courants HT non révisables et non actualisables.**

4.2. Coût de réalisation détaillé par Maitre d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

RER B&D – Convention de financement relative à la réalisation des premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU)		
Maître d'ouvrage	**Postes de dépense**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
	Programme de construction	100 000
	Etudes préliminaires systèmes ferroviaires	350 000
	Divers études et autres dépenses	900 000
	MOA	50 000
	TOTAL	**1 400 000**

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études mentionnées pour le projet de CCU BD, 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.

4.3. Plan de financement

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

RER B&D – Convention de financement relative à la réalisation des premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU)					
Plan de financement – Montant € courants HT et %					
Périmètre	**Etat**	**Région**	**IDFM**	**SNCF Réseau**	**Total**
	15 %	*35 %*	*44%*	*6 %*	*100%*
SNCF Réseau	210 000	490 000	620 000	80 000	**1 400 000**

Ce plan de financement ne préjuge ni des financeurs ni des clés qui seront retenus in fine pour le financement du reste de l'Opération.

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement

4.4.1. Modalités de versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la participation respective de chaque financeur en € courants 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 4.5 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 du Projet sur présentation d'appels de fonds par le Maître d'ouvrage.

À cette fin, le Maître d'ouvrage transmettra 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 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

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 4.3.

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

b – Demande de versement des acomptes auprès de l'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 - Demande de versement des acomptes auprès d'Ile-de-France Mobilités:

Le versement d'un premier acompte s'effectuera sur la base des conditions précisées dans l'article 4.4.1 ;

Le versement des acomptes suivants est effectué sur présentation des attestations d'avancement précisant le pourcentage des études réalisées.

d – 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 95% du montant de la subvention.

La somme du premier acompte et des acomptes suivants ne peut excéder quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) du montant total maximum de la subvention octroyée par Île-de-France Mobilités.

4.4.2. 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 4.4.1 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 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 4.4.1.d s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

Le règlement du solde du financement d'Île-de-France Mobilités est subordonné à la production de l'état récapitulatif des dépenses acquittées visé par le représentant légal du Bénéficiaire, précisant le détail par facture (numéro de facture, nom du prestataire/fournisseur, objet, montant HT et date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Opération.

Si le coût définitif du Projet est inférieur au coût prévisionnel des études éligibles au financement d'Île-de-France Mobilités défini à l'article 4.1, la subvention accordée par Île-de-France Mobilités est ajustée à hauteur de son prorata de cofinancement du Projet défini à l'article 4.3 et, selon le cas :

- si le montant des paiements déjà effectués par Île-de-France Mobilités est inférieur au montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités réévalué sur la base du coût définitif éligible du Projet, le solde à verser par Île-de-France Mobilités au Bénéficiaire est réduit en conséquence ;
- dans le cas contraire, le Bénéficiaire devra reverser à Île-de-France Mobilités les sommes trop perçues dans un délai maximum de 45 jours sur la base de la détermination du coût définitif du Projet à compter de la réception de l'avis des sommes à payer d'Ile-de-France Mobilités.

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. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

4.4.4. 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.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.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

Île-de-France Mobilités	39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction FER	Stéphane Maillet Stephane.maillet@iledefrance-mobiltes.fr

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 Financeurs :

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
    - L'Etat : 11000201100044 ;
    - Île-de-France Mobilités : 287 500 078 00020 ;
    - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
    - L'Etat : EALCPCM075 ;
    - La région Île-de-France : 200
    - Île-de-France Mobilités : IDFM ;
- 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 entrainera 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. »

4.5. 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.

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.

4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire d'Île-de-France Mobilités

Délais relatifs à la transmission des pièces justificatives de l'engagement effectif du Projet

Conformément aux dispositions du Règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux (2) ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités les pièces justificatives de l'engagement effectif du Projet accompagnées d'une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention d'Île-de-France Mobilités devient caduque.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux (2) ans par décision du Directeur Général d'Île-de-France Mobilités, si le Bénéficiaire justifie, avant l'expiration du délai initial, que les retards dans le démarrage du Projet ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai éventuellement prorogé, la subvention d'équipement est désengagée et annulée.

Délais relatifs à la présentation du solde du Projet

Conformément aux dispositions du Règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde du Projet.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre au versement de la part de subvention allouée et non encore versée.

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Le Bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres au Projet.

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 au Projet.

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 au Projet, 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 du Projet, 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'un des Financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres Financeurs. 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 le Maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.1, 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 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 4.1, les Financeurs sont informés lors du comité technique. Le Maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des 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 réalisés 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, 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 autres Financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage.
Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le Maître d'ouvrage, les autres Financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les Financeurs et le Maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7. PILOTAGE ET SUIVI DU PROJET

7.1. Comité Technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi du Projet, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des Parties 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.

Le Maître d'ouvrage établit 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 autres Financeurs.

L'ensemble des documents présentés par le Maître d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

Le suivi du Projet s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation du Projet (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 l'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 Parties.

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.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention des autres Parties 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 autres Parties.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le Maître d'ouvrage présente 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 du Projet. 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

Le Maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'ils réalisent dans le cadre de la Convention.

Le Maître d'ouvrage transmet aux Parties les résultats d'études, après validation en comité ad hoc.

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 nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par les Parties dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

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

Les Parties 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 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

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 Parties peuvent prononcer la résiliation de la présente convention 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 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 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.

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, 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 du Projet.

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 et 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 4.4.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 4.5 et 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.

Pour Ile-de-France Mobilités et l'Etat, la date de prise en compte des dépenses court à compter du 1er juin 2023.

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

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

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 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL
Président-Directeur Général

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour la RATP,

Jean CASTEX
Président-directeur général du groupe RATP

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Voyageurs,

Alain Ribat
Directeur Transilien

Annexes

Annexe 1 : **Organigramme de l'opération**

Annexe 2 : **Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU
Rachid El Mounzil

rachid.elmounzil@reseau.sncf.fr

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	Total
Etat	42 000	147 000	21 000	**210 000**
Région	98 000	343 000	49 000	**490 000**
IDFM	124 000	434 000	62 000	**620 000**

Annexe 10 - RER B et D – Poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures de la gare du Nord souterraine

2023

Schéma Directeur du Matériel Roulant
RER B et D

Convention de financement relative à la poursuite des études et travaux d'adaptations des infrastructures en Gare du Nord souterraine

Convention n°24FER008









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 6
3.1. L'Autorité organisatrice 6
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations 7
3.2.1. Identification des maitres d'ouvrage 7
3.2.2. Engagement des Maîtres d'ouvrage 7
3.3. Les financeurs 7
3.3.1. Identification 7
3.3.2. Engagements 7
Article 4. Modalités de financement et de paiement 7
4.1. Régime de TVA 7
4.2. Estimation du coût de l'opération 7
4.3. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage 7
4.4. Plan de financement 8
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région 8
4.5.1. Versement d'acomptes 8
4.5.2. Versement du solde 9
4.5.3. Paiement 10
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation 10
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région 11
4.7. 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 12
7.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention 12
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention 12
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). 12
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. Propriete, communication et diffusion des etudes 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 16
10.4. Date d'effet et durée de la convention 16
10.5. Mesures d'ordre 17
Annexes 21

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,

Ci-après désignés 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** ».

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 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 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 n° CP2023-149 du 1er juin 2023 approuvant la convention relative aux études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine

Vu la délibération 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 d'adapter des infrastructures SNCF en gare du Nord souterraine et en gare de Lyon souterraine en vue de l'arrivée des RER NG et MI20, 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.

PREAMBULE

Dans le cadre du programme de renouvellement du matériel roulant, la mise en exploitation commerciale des RER NG (RER D) et MI20 (RER B) suppose la réalisation de travaux d'infrastructures conséquents pour bénéficier des pleines performances de ce nouveau matériel.

Le système électrique de la partie souterraine de la Gare du Nord, sur les domaines RATP et SNCF Réseau, nécessite d'être adapté pour améliorer le retour du courant traction (RCT) permettant la circulation en robustesse de ces nouveaux matériels, afin de garantir la réalisation des plans de transport sur les lignes B et D du RER. Il s'agit en outre de fiabiliser l'infrastructure au bénéfice des lignes B et D.
En effet, les incidents en Gare du Nord Souterraine (février 2021 et septembre 2022 pour les dernières perturbations importantes) montrent que les installations actuellement en service sont en limite de capacité avec du matériel à 5,6 MVA. L'arrivée des nouveaux matériels roulants à 8 MW impose de mettre à niveau l'infrastructure électrique permettant le retour courant traction.

Différentes solutions, pour le moyen et le long termes, étudiées par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et la RATP dans le cadre d'un groupe d'études commun ont été présentées aux équipes d'Île-de-France Mobilités. A la suite de ces études, il est apparu que des travaux de tirages de câbles au droit de zones de RCT monorail sont essentiels à l'arrivée du RER NG sur la ligne D puis du MI20 sur la ligne B. Ces travaux ont été financés par la convention 23FER008 et réalisés en gare du Nord souterraine à la fin de l'année 2023.
Il reste cependant un risque résiduel à instruire pour sécuriser le réseau de façon pérenne. Après études, il est apparu nécessaire de remplacer les communications croisées monorail existantes par des nouvelles communications birails dimensionnées pour accueillir le nouveau matériel roulant du RER B et du RER D. Sur cette thématique, ces communications se situent en gare du Nord souterraine (pour le RER B et le RER D) dans la suite des travaux de la précédente convention. Pour ces mêmes raisons, la communication croisée située gare de Lyon Souterraine doit être l'objet de la même adaptation.

La présente convention concerne donc le financement de la poursuite des études et des travaux d'adaptations des infrastructures SNCF en gare du Nord souterraine et en gare de Lyon.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine en vue de l'arrivée du RER-NG sur la ligne D et du MI20 sur la ligne B.

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 :

« RER B et D – Poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine en vue de l'arrivée du RER-NG sur la ligne D et du MI20 sur la ligne B »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance les études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine et en gare de Lyon en vue de l'arrivée du RER-NG sur la ligne D et du MI20 sur la ligne B.

2.2. Délais de réalisation

La date prévisionnelle de fin des travaux, objet de la présente convention, est prévue à 22 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning des études et travaux 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 des maitres 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).

3.2.2. Engagement des Maîtres 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 **3 000 000 € courants HT.**

4.3. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

RER B et D – Poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine et en gare de Lyon en vue de l'arrivée du RER-NG sur la ligne D et du MI20 sur la ligne B		
Maître d'ouvrage	**Poste de dépense**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
SNCF Réseau	Travaux de conception	2 150 000 €
	PR	215 000 €
	MOE	545 000 €
	MOA	90 000 €
TOTAL		**3 000 000 €**

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.

L'utilisation de la provision 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

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

RER B et D – Poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures en gare du Nord souterraine et en gare de Lyon en vue de l'arrivée du RER-NG sur la ligne D et du MI20 sur la ligne B			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	**Etat**	**Région**	**Total**
	30%	*70%*	*100%*
SNCF Réseau	**900 000**	**2 100 000**	**3 000 000**

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

4.5.1. 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 les maîtres d'ouvrage.

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.

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 détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment 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. 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 régionale n° CR 2023-062 des 20 et 21 décembre 2023.
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 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.

4.5.2. 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 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 le maître 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 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 un délai de 40 jours.

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.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ILE-DE-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilte@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.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

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. 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

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

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. 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

- **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 de suivi des conventions. 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.

7.2. 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 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 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.

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.

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 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 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.

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

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

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

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 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 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 4.5.4 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 la date de notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 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 4.5.2 ;
- 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.

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.

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 Ile-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 général Ile-de-France

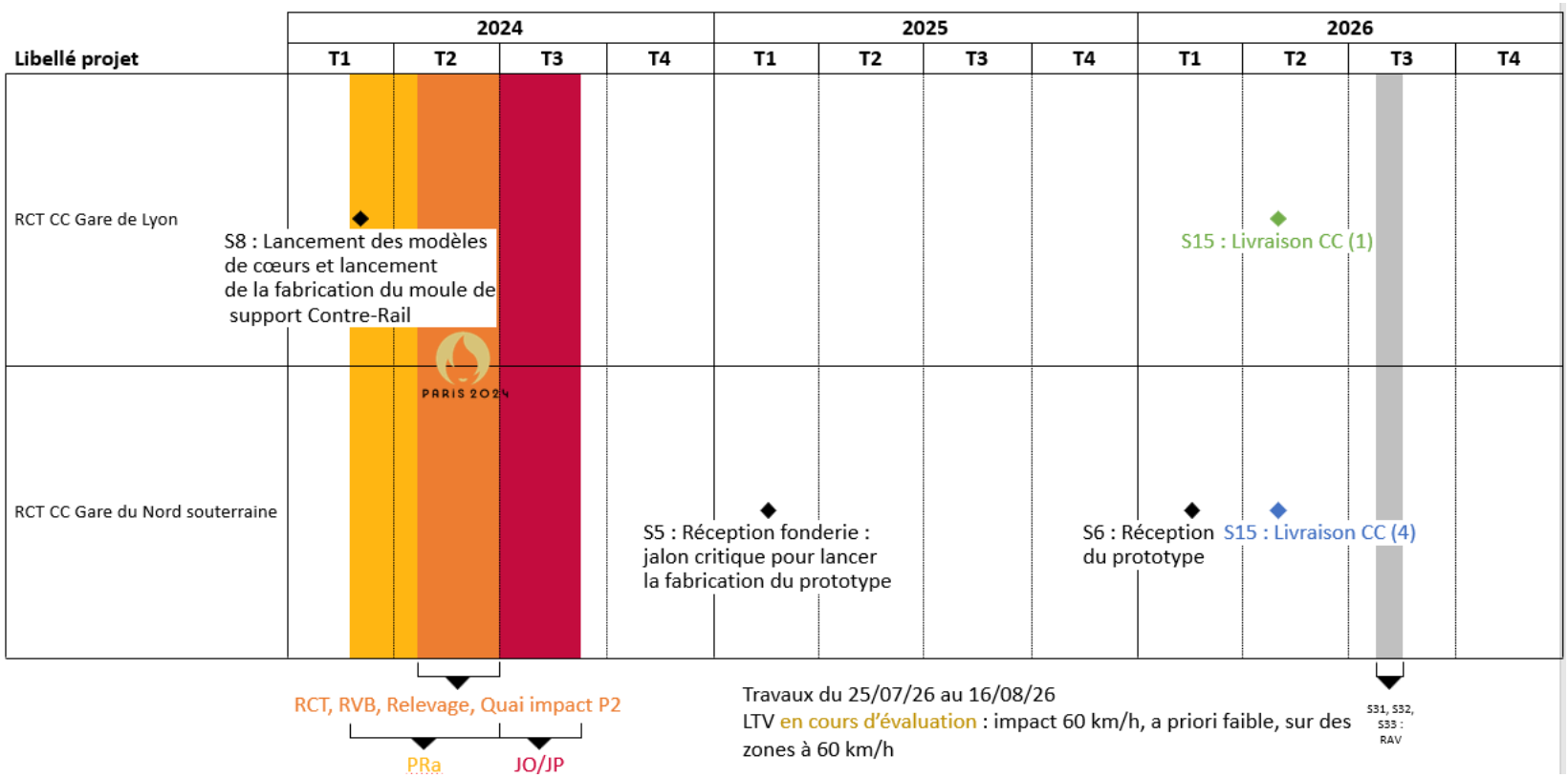
Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1
Calendrier prévisionnel



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 :
Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR
Julien LEVEQUE

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€HT courants	2024	2025	2026	TOTAL
Etat	60 000	300 000	540 000	900 000
RIF	140 000	700 000	1 260 000	2 100 000
Total	200 000	1 000 000	1 800 000	3 000 000

Annexe 11 - Ligne Transilien R et TET Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention travaux n° 1

2024

Ligne Transilien R, Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand, TER Paris-Nevers et TER Paris-Dijon-Lyon

Convention de financement

Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et de Fontaine-le-Port

Travaux – REA n° 1

Convention n° 24FER013

SOMMAIRE

PRÉAMBULE....9

Article 1. Objet de la convention....15

Article 2. Périmètre et calendrier....15

2.1. Périmètres de la convention....15

2.2. Délais de réalisation....17

Article 3. Rôles et engagements des parties....18

3.1. Les Autorités organisatrices....18

3.1.1. L'autorité organisatrice d'Île-de-France....18

3.1.2. L'autorité organisatrice Bourgogne-Franche-Comté....18

3.1.3. L'autorité organisatrice Centre Val-de-Loire....18

3.1.4. L'autorité organisatrice des trains d'équilibre du Territoire Paris-Clermont....18

3.2. Les maîtrises d'ouvrage du projet....19

3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage....19

3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage....19

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage....19

3.3. Les financeurs....20

3.3.1. Identification....20

3.3.2. Imputation budgétaire pour l'État....20

3.3.3. Engagement....20

Article 4. Modalités de financement et de paiement....20

4.1. Régime de TVA....20

4.2. Estimation du coût du projet....20

4.3. Coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage aux conditions économiques de référence (CE 01/2021)....21

4.5. Plan de financement par périmètre....23

4.5.1. Plan de financement du périmètre 1....23

4.5.2. Plan de financement du périmètre 2....23

4.5.3. Contribution de SNCF Réseau au titre de la régénération éludée....24

4.6. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat, la Région IDF, la Région BFC et la Région CVL 24

4.6.1. Versement d'acomptes 24

4.6.2. Versement du solde 26

4.6.3. Paiement 27

4.6.4. Bénéficiaires, identification et domiciliation 27

4.7. Caducité des subventions 30

4.7.1. Au titre du règlement budgétaire de la région IDF 30

4.7.2. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région BFC 31

4.7.3. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région CVL 31

4.8. Comptabilité des Bénéficiaires 31

Article 5. Modalités d'audit et de contrôle 32

5.1. Par les financeurs 32

5.2. Par Île-de-France Mobilités 32

5.3. Intervention d'experts 32

Article 6. Définition et gestion des écarts 32

6.1. Dispositions en cas de modifications du coût de la première phase de travaux et du coût d'objectif issu de l'avant-projet / projet 32

6.1.1. En cas d'économies 32

6.1.2. En cas de dépassement du coût d'objectif 32

6.2. Dispositions en cas de modification des délais 33

6.3. Dispositions communes 33

Article 7. Organisation et suivi de la présente convention 34

7.1. Comité Technique (Cotech) 34

7.2. Comité des financeurs 35

7.3. Information hors Cotech et comité des financeurs 36

7.4. Suivi de la communication institutionnelle 36

7.5. Évolutions du pilotage de l'opération 37

Article 8. Modification du programme de l'operation 37

Article 9. Bilan physique et financier de la convention 37

Article 10. Dispositions générales 38

10.1. Modification de la convention 38

10.2. Règlement des litiges 38

10.3. Résiliation de la convention 38

10.4. Date d'effet et durée de la convention 39

Article 11. Mesure d'ordre 39

Annexe 1 50

Annexe 2 54

Annexe 3 55

Annexe 4 56

Entre,

En premier lieu,

- L'**État en Île-de-France**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- L'**État en Bourgogne – Franche Comté,** représenté par le préfet de la région Bourgogne – Franche Comté, préfet de la Côte d'Or,
- L'**État en Centre – Val de Loire,** représenté par la préfète de la région Centre – Val de Loire, préfète du Loiret,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région IDF »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2024-_____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2024,
- La **Région Bourgogne – Franche-Comté** (ci-après « la Région BFC »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2024,
- La **Région Centre – Val de Loire** (ci-après « la Région CVL », représentée par le président du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2024 ;

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, représentée par Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Île-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93.710.030 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 Monsieur Pierre LABARTHE, en sa qualité de Directeur des Gares d'Île-de-France**,** dûment habilité à cet effet, domicilié, 10 rue Camille Moke, 93212 Saint Denis,
- Ci-après désigné par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** »,

En troisième 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 par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice d'Île-de-France** », « **l'AO** »,

- **L'État en Auvergne Rhône-Alpes**, représenté par la préfète de la région Rhône-Alpes, préfète du Rhône, préfète coordinatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand.

Les financeurs, les maîtres d'ouvrage, Île-de-France Mobilités et la préfète coordinatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont 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 n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France,

Vu le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 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° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports (SNCF Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports

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 le Contrat de Plan État-Région (CPER) Franche-Comté 2015-2020 signé le 3 juillet 2015 et son avenant n°2 signé le 25 janvier 2019,

Vu le protocole d'accord entre la région Bourgogne-Franche-Comté et Île-de-France Mobilités du 15 juin 2021, concernant l'évolution des services ferroviaires et de la tarification sur l'axe Laroche – Montereau – Paris Gare de Lyon,

Vu le règlement budgétaire et financier du conseil Régional de Bourgogne - Franche Comté adopté les 6, 7 et 8 février 2024 ;

Vu le mandat du 03 décembre 2021 du Ministre délégué chargé des Transports au Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret au titre des Trains d'Équilibre du Territoire entre Paris et Clermont-Ferrand,

Vu la convention relative au financement des études d'avant-projet, projet et de la phase de consultation des entreprises, pour l'amélioration à l'horizon 2026 des performances de l'axe Paris – Clermont-Ferrand, dans le cadre des accords pour la relance du ferroviaire en Auvergne volet Paris - Clermont-Ferrand, signée le 08 décembre 2021 entre l'AFITF, la DGITM, la Région Auvergne Rhône-Alpes et SNCF Réseau,

Vu le courrier d'engagement de l'État (Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports) en date du 22 avril 2022,

Vu le courrier d'engagement des Régions Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France en date du 25 avril 2022,

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau ;

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° 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 le volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 de la Région Bourgogne-France-Comté ;

Vu la délibération de l'assemblée plénière du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté n° 23AP.85du 20 octobre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER relatif au volet mobilités 2023-2027 de la Région Bourgogne-Franche-Comté ;

Vu le CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

Vu la délibération du conseil régional de Centre-Val de Loire n°23.05.02 du 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région sur le volet mobilités du CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

Vu le mandat de négociation du 27 décembre 2023 donné par le Ministre délégué chargé des Transports à la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le financement du programme consistant au renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret contribuant au schéma directeur de la Paris et Clermont-Ferrand (Trains d'Équilibre du Territoire) ;

Vu la lettre du 14 février 2024 du préfet de la région d'Île-de-France à la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le financement du programme de renforcement des IFTE dit « Bourgogne Nord » ;

Vu la lettre du 21 février 2024 de la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes adressée à la Présidente de la Région Île-de-France sollicitant son accord sur une nouvelle proposition de plan de financement du programme dit « Bourgogne Nord » ;

Vu la lettre du ……. de la Présidente de la Région Île-de-France adressée à la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes confirmant son accord sur la proposition de financement du courrier du 21 février

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

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté n°CP2024-….. du …….. 2024 relative à l'approbation de la présente convention ;

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional Centre-Val-de-Loire n°CP2024-….. du …….. 2024 relative à l'approbation de la présente convention ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2024/…… du ……2024 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 porter à 7,3 MW la puissance électrique des axes Melun-Moret (hors sous-station de Thomery), Moret-Montereau et Melun-Montereau par la rive droite de la Seine et d'aboutir à la mise en service de la nouvelle desserte de Montereau par les trains Transilien et TER de la Région Bourgogne – Franche-Comté et à l'évolution à l'horizon 2026 de l'offre des trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand conformément au schéma directeur actuel de la ligne.

« **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.

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

« **Résultats des Études** » : désigne les synthèses des Études 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.

PRÉAMBULE

Le renforcement des installations fixes de traction électrique « IFTE » au sud de Melun et au nord de Montereau, concourt à la tenue des performances de l'ensemble des circulations de ce segment.

Aux horizons 2024 et 2026, la généralisation progressive de nouveaux matériels roulants[1] plus consommateurs en électricité nécessite l'augmentation de la puissance électrique au sud de Melun, en particulier entre Melun et Moret-sur-Loing.

Dans la même temporalité, la refonte de la desserte entre Laroche-Migennes et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche est en cours entre la Région Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France Mobilités. L'accroissement du nombre de circulations et l'arrivée de nouveaux matériels plus capacitaires et plus consommateurs (régio2N) impliquent des renforcements électriques sur le réseau ferré, essentiellement entre Moret et Montereau. Des aménagements sont également requis au niveau de Montereau pour permettre le remisage de trains franciliens supplémentaires sur le faisceau en arrière-gare.

En ce qui concerne l'évolution des circulations des TER de la Région Bourgogne – Franche-Comté et des trains Transilien de la ligne R :

La refonte de la desserte du secteur compris entre Laroche-Migennes et Paris - Gare de Lyon par la Rive Gauche a été envisagée concomitamment au remplacement des matériels roulant TER BFC. Les deux Régions se sont accordées pour que la desserte, historiquement réalisée par la Région BFC soit partiellement reprise par Île-de-France-Mobilités, à partir du SA2024. . Concomitamment à cette évolution de la desserte,

[1] Les nouveaux matériels roulants sont les suivants : le « Régio2N » sur la ligne R du Transilien, la nouvelle automotrice CAF dite « Oxygène » pour les trains d'équilibre du territoires « TET » sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand, ainsi que la présence des trains express régionaux « TER » des Régions Centre - Val de Loire (CVL) et Bourgogne – Franche-Comté (BFC) en direction de la gare de Paris-Bercy moins consommateurs, des trains de fret et de trains Ouigo (circulant à vitesse classique).

les deux Régions ont dû acheter de nouveaux matériels roulants pour remplacer le matériel BFC en fin de vie. Île-de-France-Mobilités a fait l'acquisition de nouvelles rames « Régio2N », déjà utilisées sur le reste de la Ligne R. Afin d'ajuster les capacités de son nouveau matériel roulant aux besoins plus modérés des voyageurs du nord de la Bourgogne, la Région BFC a choisi d'acquérir le matériel « Régiolis » moins capacitaire et moins consommateur et le remplacement des missions omnibus ex-corail par des rames AGC.

Ainsi, Île-de-France Mobilités et la Région BFC ont élaboré conjointement un protocole, conclu le 15 juin 2021, définissant le cadre temporel et technique du transfert vers Île-de-France Mobilités des actuelles circulations commerciales omnibus entre Laroche-Migennes, Montereau et Paris - Gare de Lyon, opérées actuellement par la Région BFC via la rive gauche.

A travers ce protocole, il est prévu que les trains de la région Bourgogne – Franche-Comté circulant actuellement depuis le sud et en direction de Paris – Gare de Lyon par la rive gauche, auront à terme pour terminus la gare de Montereau, tandis que les sillons commerciaux en Île-de-France, actuellement opérés pour le compte de la région BFC, seront transférés en intégralité à la Région Île-de-France, autrement dit à l'exploitant de son autorité organisatrice (AO), Île-de-France Mobilités.

Ce transfert sera mis en œuvre en deux temps : une reprise partielle par les trains Transilien de la ligne R pour le service annuel de 2024 et une reprise totale des circulations pour le service annuel de 2026.

La reprise totale des circulations implique une adaptation des infrastructures ferroviaires tant de remisage et de retournement en gare de Montereau pour permettre l'accueil des rames de SNCF Transilien de la ligne R, nécessaires à la réalisation de la nouvelle offre de transport entre Montereau et Paris – Gare de Lyon. La réalisation d'une virgule de retournement est prévue à l'horizon de la modernisation du poste de Montereau afin de faciliter les retournements des circulations de la Région BFC, réalisés en situation transitoire à Vernou et engendrant des surcoûts d'exploitation.

Étant rappelé que lors des deux comités des financeurs de mai et juin 2023, il a été convenu que le financement des études d'avant-projet et de projet (AVP+PRO) et des travaux de la solution de retournement de Montereau, à compter de la régénération du poste de Montereau, ferait l'objet de discussions à l'issue des études préliminaires dont la livraison est prévue au 2nd semestre 2024, et après accord des financeurs, dans le cadre d'un financement dédié.

La rive droite de la ligne R est également concernée par un renouvellement du matériel roulant sur les circulations opérées par l'exploitant de la Région BFC. Pour certaines circulations, les matériels choisis n'offrent pas la capacité d'emport nécessaire à l'emport des voyageurs franciliens. Par conséquent, pour les circulations concernées par ce déficit de capacité d'emport de voyageurs, il a été décidé qu'Île-de-France Mobilités ferait l'acquisition de matériels « Régio2N » dédiés disposant d'une plus grande capacité qui seront mis à disposition de l'opérateur de la Région BFC. Des adaptations de génie civil sont nécessaires en Île-de-France dans la gare de Fontaine-le-Port pour l'accueil spécifique de ce matériel roulant.

En ce qui concerne les trains d'équilibre du territoire (TET) de la ligne Paris / Clermont-Ferrand :

La ligne ferroviaire reliant Paris à Clermont-Ferrand constitue un axe nord-sud stratégique entre les régions Île-de-France, Bourgogne - Franche-Comté, Centre - Val de Loire et Auvergne - Rhône-Alpes. Cette ligne joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et la mobilité interrégionale le long de ses 400 kilomètres.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports des TET, l'État définit et conventionne une offre de transports permettant une desserte des principales agglomérations traversées.

À ce titre, un schéma directeur a été concerté avec les 4 Régions précitées et les acteurs territoriaux. Ce schéma cible les évolutions à court et moyen terme, permettant d'améliorer la qualité de service offerte aux voyageurs et la compétitivité de l'offre. Ce schéma a fait l'objet d'une validation ministérielle en 2018 dans un contexte de forte attente des usagers et des acteurs territoriaux.

Le schéma directeur de la ligne Paris - Clermont-Ferrand prévoit :

- un programme de régénération des voies menées par SNCF Réseau à hauteur de 760 M€ ;
- des opérations visant à améliorer la fiabilité et la sécurité sur la ligne, pour 45 M€ inscrits aux contrats de plan État-Région ;
- l'arrivée de nouveau matériel roulant, dont la livraison progressive interviendra à partir de 2025 et jusqu'en 2026, soit un montant d'investissement de 350 M€ pour les rames qui circuleront sur la ligne Paris – Clermont-Ferrand ;
- un programme de modernisation de la ligne estimé à 130 M€, couvrant des opérations génératrices de gain de temps de parcours, des opérations visant à améliorer la robustesse d'exploitation ainsi que les opérations indispensables pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants.

Les études préliminaires sur ce programme de modernisation ont été conduites par SNCF Réseau et ont été rendues en septembre 2021.

Ces études ont notamment mis en évidence que le renforcement des capacités électriques entre Moret et Montargis était à la fois nécessaire pour permettre d'une part la circulation de tous les futurs matériels roulants à l'horizon 2026 pour les autorités organisatrices concernées (Île-de-France Mobilités, Région Bourgogne – Franche-Comté, Région Centre – Val de Loire et l'État pour le TET Paris – Clermont-Ferrand) et d'autre part, pour permettre des gains en temps de parcours pour les trains TET Paris – Clermont-Ferrand.

Ainsi, l'État et la Région Auvergne – Rhône-Alpes ont financé, fin 2021, les études de niveau avant-projet (AVP) et de projet (PRO) nécessaires pour le programme de modernisation, dont en partie le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Montargis et Moret. Le programme d'études financé inclut également le renforcement électrique de la sous-station de Thomery située entre Melun et Moret, qui concourt pour partie à la performance de la ligne au sud de Moret. Ces études AVP et PRO ont été menées dans le cadre du programme de modernisation de 130 M€ issu de l'accord de relance du ferroviaire en Auvergne.

Par ailleurs, les études préliminaires rendues en 2021 montrent que des renforcements électriques entre Melun et Moret sont également nécessaires pour maintenir la performance de l'ensemble des circulations sur ce tronçon. Bien que l'étude APO des renforcements électriques entre Melun et Moret soit toujours en cours et n'a toujours pas été rendue, l'engagement de l'acquisition des fournitures et de premiers travaux est nécessaire pour tenir les délais de fiabilisation fixés à l'horizon 2026.

Les Trains TET Paris - Clermont-Ferrand ne représentent qu'une faible partie des circulations (environ 10 % au service annuel de 2019). C'est la raison pour laquelle l'investissement, sur cette section, n'a pas été intégré dans le programme de modernisation financé dans le cadre de l'accord de relance ferroviaire en Auvergne et a fait l'objet d'une recherche de financement spécifique.

Dans ce cadre, Monsieur le Ministre délégué, chargé des Transports, a mandaté Monsieur le Préfet de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, le 3 décembre 2021 pour les études puis le 27 décembre 2023 pour les travaux, pour piloter la recherche de financement auprès des collectivités territoriales concernées et intéressées par l'amélioration des circulations de leur matériel roulant entre Melun et Moret (périmètre ensuite désigné périmètre 1 dans le cadre du financement) et en indiquant que cette opération serait financée dans le

cadre de la prochaine contractualisation État-Région 2023-2027. Le montant du besoin de financement pour les études et les travaux était alors estimé à 26M€ (CE 01/2021) sur ce périmètre.

Une proposition de plan de financement a été soumise par Monsieur le Préfet de la région Auvergne – Rhône-Alpes, aux partenaires concernés, par courrier du 18 février 2022, sur la section comprise entre Melun et Moret. Cette proposition prenait en compte une participation de l'État à hauteur de 50% sur ce périmètre et une participation des Régions respectivement de 35 % pour la région Île-de-France, 10 % pour la Région Bourgogne-Franche-Comté et 5 % pour la Région Centre Val de Loire.

Pour l'ensemble des périmètres d'études d'Avant-projet et projet (APO)

La proposition de financement pour la partie du RFN concernée par les circulations des TET Paris – Clermont-Ferrand et le financement de la reprise de la desserte entre Montereau et Paris par les Transilien R ont fait l'objet de plusieurs échanges entre les Régions concernées qui ont abouti à un accord sur les modalités de financement des études APO sur les périmètres Melun-Moret et sur le reste de l'opération de renforcement des IFTE sur le secteur Melun-Moret-Montereau. Il est rappelé la répartition retenue dans la CFI APO n°22FER011 :

- une participation de l'État modulée selon les périmètres d'intervention, qui a conduit à une clé de financement de 35 % sur le montant total des études ;
- une participation cumulée des trois Régions (Île-de-France, Bourgogne Franche-Comté et Centre – Val-de-Loire) de 65 %, répartie comme suit :
    - 27 % apportés par la Région Bourgogne – Franche-Comté (BFC),
    - 38 % apportés par la Région Île-de-France (IDF).

Afin de ne pas retarder l'engagement des études, comme convenu entre les deux Régions BFC et IDF lors du COPIL ad'hoc du 21 mars 2022, la participation de 185 000 € attendue de la Région Centre – Val de Loire (CVL), (selon la proposition faite par le Préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes) a été répartie à parts égales entre les Régions BFC et IDF, soit 92 500 € par Région.

Suite au retour d'expérience sur les renforcements électriques réalisés pour la mise en œuvre du schéma directeur du RER D, notamment les surcoûts associés pour les solutions de renforcement par feeder, SNCF Réseau a proposé aux partenaires lors du Cotech du 20 mars 2023 d'engager les études d'Avant-projet et projet (APO) sur un scénario alternatif de renforcement des IFTE, considéré comme plus pertinent tant en faisabilité technique qu'en coût.

Ce nouveau scénario consiste au renforcement de 4 sous-stations électriques (comme pour le scénario initial) et en la création de deux sous-stations et de deux postes de mise en parallèle en remplacement des feeders, ainsi que des 5 postes de mise en parallèle du scénario initial.

Les partenaires ont donné leur accord pour l'engagement des études APO sur ce nouveau scénario le 27 mars 2023. Le montant estimatif de l'ensemble du programme de renforcement des IFTE était alors estimé en fourchette haute à 69,986 M€ aux CE 01/2021.

Financement des travaux

S'agissant de réseau structurant, les financeurs externes ne sont appelés que sur l'accroissement de besoin électrique (développement) déduction faite de la part de régénération qui pourrait être incluse dans le programme de travaux proposés. Les besoins initiaux ou en réduction ne sont in fine pas concernés par cette convention de financement.

Sans attendre le rendu des études APO, alors prévu pour fin mars 2024 et afin de tenir les calendriers des travaux nécessaires aux évolutions des services annuels des différentes circulations, SNCF Réseau a sollicité lors du Cotech du 9 mai 2023, le financement d'une première convention de travaux, d'un montant de 27,5 M€ aux CE 01/2021 pour l'ensemble des périmètres de l'Opération.

Cette première convention de financement était destinée à couvrir une première phase de travaux comprenant les approvisionnements en équipements électriques des sous-stations et postes de mise en parallèle à créer, l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises, les études et travaux des raccordements sur le périmètre tiers d'Enedis, les acquisitions foncières nécessaires à la création des sous-stations ainsi qu'aux postes de mise en parallèle et des premiers travaux préparatoires.

Puis, le montant global de l'opération à financer pour l'ensemble des périmètres a été présenté comme estimé sur la base des études préliminaires et dires d'experts à **76,12 M€ aux CE 01/2021** dont 28,34 M€ sur les IFTE Melun-Moret (dit périmètre 1), 47,62 M€ sur les IFTE et adaptations des voies de service en gare de Montereau et de la gare de Fontaine le Port (dit périmètre 2) et 0,16 M€ pour la modification des pancartes entre Montereau et Laroche-Migennes (dit périmètre 3).

Les négociations relatives au financement de cette première convention de financement des travaux se sont inscrites dans le cadre plus général du financement de l'ensemble de l'Opération et à partir de juin 2023 dans le cadre des mandats donnés aux préfets de région pour le volet mobilités des contrats de plan État -Région 2023-2027.

Un projet de convention de financement des premiers travaux établi sur la base des clés de financement proposé par Monsieur le Préfet de la région Auvergne – Rhône-Alpes (courrier du 18 février 2022) pour le périmètre 1 et celles des études APO pour les périmètres 2 et 3, a été préparé mais n'a pu aboutir, faute d'accord des partenaires.

En l'absence d'accord sur les clés de financement sur l'ensemble de l'Opération, Monsieur le Ministre délégué, chargé des Transports, a alors mandaté Madame la Préfète de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, en date du 27 décembre 2023, pour piloter dans un délai contraint, une nouvelle recherche de plan de financement auprès des collectivités territoriales concernées et intéressées par l'amélioration des circulations de leur matériel roulant entre Melun et Moret.

Puis, une nouvelle proposition de plan de financement a été soumise par Madame la Préfète de la région Auvergne – Rhône-Alpes, à Madame la Présidente de la région Île-de-France, par courrier du 21 février 2024.

Des accords ont été trouvés concernant le financement des différents périmètres d'intervention du programme de renforcement des IFTE sur le secteur Melun-Moret-Montereau et des adaptations liées aux évolutions de desserte en lien avec les négociations des volets mobilités 2023-2027 de chacune des trois Régions concernées.

Les clés de financement sont les suivantes :

- **Pour le périmètre 1 de l'opération, à savoir IFTE Melun-Moret :**

Participation à hauteur de 15 % pour l'ensemble des trois Régions (5% région Île-de-France, 5 % Région Centre Val de Loire et 5% Région Bourgogne Franche-Comté) et à hauteur de 85% pour l'État (à intégrer pour

70 % dans le CPER Île-de-France, 10 % dans le CPER Bourgogne-Franche-Comté et 5 % dans le CPER Centre-Val de Loire).

- **Pour le périmètre 2 de l'opération, à savoir IFTE des sections Moret-Montereau / Melun-Montereau par la rive droite de la Seine et les adaptations liées aux évolutions de desserte :**

Participation à hauteur de 66,95 % pour la région Île-de-France et de 33,05 % pour l'État (et à intégrer dans le CPER de la région Île-de-France).

Les accords sur le financement des différents périmètres sont pris en compte dans les protocoles relatifs aux volets mobilités des CPER des régions Île-de-France, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire.

Le montant du besoin de financement REA 1 de la première phase de travaux est estimé à 55,91 M€ aux CE 01/2021, dont 24,38 M€ aux CE 01/2021 sur le périmètre 1 et 31,53 M€ sur le périmètre 2 et à 72,37 M€ courants dont 31,43 M€ sur le périmètre 1 et 40,94 M€ sur le périmètre 2.

Par ailleurs, le financement du pancartage entre Montereau et Laroche-Migennes lié à l'évolution de desserte des TER de la Région Bourgogne-Franche-Comté, dit « périmètre 3 » était déjà stabilisé (financement à 100 % par la Région Bourgogne-Franche-Comté). A date, le montant du besoin de financement pour ce périmètre est estimé à 0,16 M€ environ aux CE 01/2021 et à 0,2 M € courants.

Suite à la confirmation du financement de l'ensemble de l'Opération « Melun-Moret-Montereau », SNCF Réseau a retravaillé l'ordonnancement des mises en services des sous-stations et postes de mise en parallèle prévus par l'Opération « Melun-Moret-Montereau » en lien avec celles prévues par le programme de modernisation de l'Axe-Paris Clermont.

Pour rappel, ce financement global prévoit, au sud de Moret le renforcement d'une sous-station, la création de deux sous-stations et la création de 6 postes de mise en parallèle et au nord de Moret, la création d'une sous-station à Fontainebleau, dite Thomery.

Ce nouvel ordonnancement pour les deux Opérations vise notamment à assurer la priorité des mises en service pour l'alimentation des secteurs les plus fragiles et celles des opérations à plus fort rendement. Il vise également à garantir le calendrier des opérations d'IFTE du projet Paris-Clermont.

La présente convention permet donc d'engager sur la base de l'accord de financement de l'ensemble de l'Opération, du nouvel ordonnancement et du calendrier des travaux présenté par SNCF Réseau, le financement d'une première phase de travaux pour l'amélioration des performances sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau par renforcement des capacités électriques (IFTE) et pour la refonte de l'offre entre Montereau et Paris – Gare de Lyon (reprise de la circulation BFC par IDFM).

Le montant du besoin de financement de la première phase de travaux est estimé à 55,91 M€ aux CE 01/2021, dont 24,38 M€ aux CE 01/2021 sur le périmètre 1 et 31,53 M€ sur le périmètre 2 et à 72,37 M€ courants dont 31,43 M€ sur le périmètre 1 et 40,94 M€ sur le périmètre 2.

SNCF Réseau s'est engagée à fournir le calcul de sa part d'autofinancement au titre de la régénération du réseau liée à l'augmentation de la capacité électrique. Cette part, une fois évaluée par le gestionnaire d'infrastructure, viendra donc en déduction des financements apportés par l'ensemble des co-financeurs au prorata de leurs participations respectives conformément au décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau. Ce calcul ne sera cependant communiqué qu'une fois le coût objectif global de l'opération défini lors de la validation des études d'Avant-projet/Projet par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

Les coûts prévisionnels seront actualisés à l'issue de l'APO.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la première phase des travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures ferroviaires en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne Franche-Comté en Rive Gauche, de l'arrivée de matériels roulants plus consommateurs sur le réseau impactant les besoins électriques et pour permettre d'améliorer les performances des circulations au sud de Melun sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau. Ces adaptations sont notamment indispensables pour obtenir les gains en temps de parcours attendus indirectement pour les Trains d'équilibre du territoire (TET) Paris – Clermont-Ferrand entre Melun et Moret aux horizons 2027-2028, par limitation des effets de domestication des TET par les Transilien.

Elle a donc pour objet :

- de définir les modalités de financement des travaux d'adaptation ;

- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet ;

- 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 :

« Transilien R, TET et TER - Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des IFTE et évolution de desserte des Transilien ligne R – Travaux (REA) n° 1 ».

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètres de la convention

La présente convention porte sur le financement de la première phase des travaux nécessaires d'une part, pour l'amélioration des performances sur l'axe Melun-Moret requises pour la mise en œuvre du schéma directeur des trains d'équilibre du territoire Paris – Clermont-Ferrand, de l'évolution de la typologie de matériel roulant engagé par les exploitants respectifs d'Île-de-France-Mobilités et de la région Île-de-France, de Centre Val de Loire et de l'Etat au titre des Intercités.

Pour la présente convention, les trois périmètres d'intervention suivants sont distingués et font l'objet de clés de financement différenciées suivant les périmètres :

- Périmètre 1 : tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Melun et Moret,
- Périmètre 2 : tronçon de la ligne 746 du RFN compris entre Melun et Montereau (ligne via Héricy, rive droite de la Seine) et tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Moret et Montereau (ligne via Saint-Mammès),
- Périmètre 3 : tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Montereau et Laroche-Migennes.

Les lignes concernées du réseau ferré national (RFN) figurent sur l'extrait de la carte joint en annexe 4.

Le programme général de l'opération est rappelé en annexe 1.

Le programme de la première phase de travaux estimé à l'issue des études préliminaires, objet de la présente convention, est présenté ci-après et détaillé en annexe 1.

- **Périmètre 1**

  IFTE (Melun - Moret, ligne 830) :

La première convention, suite au séquençage du financement de la partie REA en trois conventions distinctes, couvre l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs :

- au renforcement de la sous-station électrique de Samois pour porter sa puissance à 7,3MW.

- à la création de la sous-station de Bois-le-Roi (puissance de 7,3 MW).

Elle couvre également les dépenses liées à l'acquisition du foncier amiable requis pour la création du poste de mise en parallèle (PMP) d'Avon.

Le programme des travaux comprend :

- le raccordement électrique par ENEDIS de la sous-station électrique de Bois-le-Roi,
- l'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) des sous-stations électriques de Samois et Bois-le-Roi,
- La maîtrise foncière amiable relatifs aux occupations temporaires et création d'accès de la sous-station électrique de Bois-le-Roi et du poste de mise en parallèle d'Avon,
- L'ensemble des travaux de création des sous-stations électriques de Samois et Bois-le-Roi jusqu'à leur mise en service.

- **Périmètre 2 :**

  IFTE entre Moret et Montereau via Saint-Mammès (ligne 830)

  Le programme financé par la présente convention couvre l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs au renforcement de la sous-station électrique de Montereau et à la création de la sous-station de Varennes :

  Le programme de travaux comprend :

  - le raccordement électrique par ENEDIS de la sous-station électrique de Varennes,
  - l'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) des sous-stations électriques de Montereau et de Varennes,
  - La maîtrise foncière amiable relatifs aux occupations temporaires et la création d'un accès à la sous-station électrique de Varennes,
  - l'ensemble des travaux création des sous-stations électriques de Montereau et Varennes jusqu'à leur mise en service.

Adaptation des voies de service en gare de Montereau (périmètre MOA SNCF Réseau)

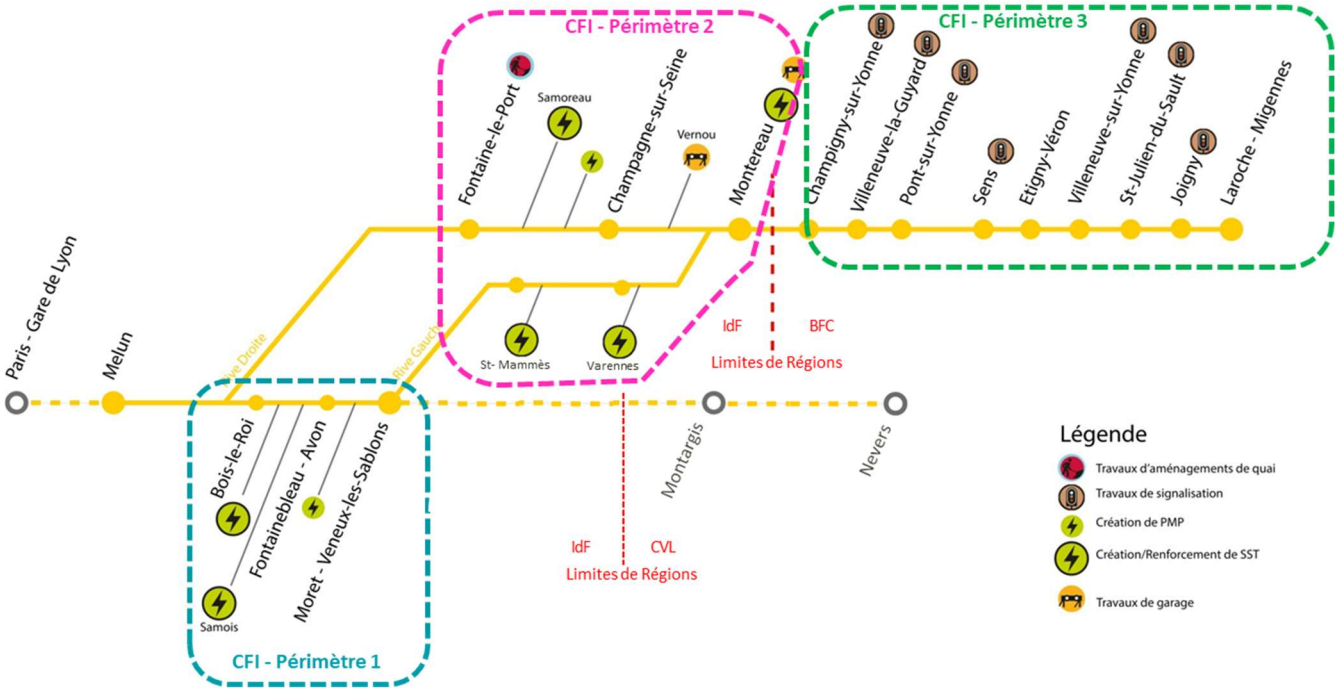
La présente convention couvre le financement de l'élaboration du DCE et de l'ensemble des travaux nécessaires pour la création de création de quatre emplacements de garage supplémentaires sur les voies 37G à 47 (voies de service) par le remaniement du plan de voie actuel, jusqu'à leur mise en service. Le chiffrage du montant des travaux de réhabilitation d'une voie de service (retournement) supplémentaire en gare (voie 4M) est toujours attendu en vue d'une réalisation coordonnée avec la modernisation du poste de Montereau actuellement repoussée à l'horizon 2029.

Adaptation de la gare de Fontaine-le-Port

La présente convention couvre le financement de l'élaboration du dossier de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs à la modification des pancartes d'arrêt, l'adaptation des infrastructures caténaires, l'allongement des quais et la reprise de la côte L des quais en gare de Fontaine-le-Port, nécessaires pour permettre l'arrêt de nouveau matériel roulant en gare de Fontaine-le-Port.

Les hypothèses utilisées :

Les interventions prévues sur le réseau dans le cadre de l'opération sont représentées par périmètre en annexe 1 :



2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation de la première phase travaux est de 84 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel de l'opération et de la première phase travaux est joint en annexe 1.

Le calendrier général de l'ensemble de l'Opération sera confirmé à l'issue du rendu des études d'avant-projet et projet prévu fin juin 2024. Un calendrier prévisionnel de la première phase de travaux est proposé.

ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. Les Autorités organisatrices

3.1.1. L'autorité organisatrice d'Île-de-France

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, 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 en Île-de-France.

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.

3.1.2. L'autorité organisatrice Bourgogne-Franche-Comté

La Région Bourgogne - Franche-Comté, en tant qu'autorité organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de trains régionaux entre Lyon, Dijon et Paris par la ligne classique, express dans la zone concernée et des trains omnibus jusqu'à Montereau à l'horizon cible dans le cadre d'un protocole d'accord signé avec Île-de-France Mobilités en juillet 2021.

3.1.3. L'autorité organisatrice Centre Val-de-Loire

La Région Centre Val-de-Loire, en tant qu'autorité organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de trains régionaux entre Nevers, Montargis et Paris par la ligne classique, express dans la zone concernée et des trains semi-directs jusqu'à Montargis depuis la reprise par la Région de l'ancienne ligne TET Paris Nevers.

3.1.4. L'autorité organisatrice des trains d'équilibre du Territoire Paris-Clermont

L'État en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre au titre des Trains d'Équilibre des Territoires entre Paris et Clermont-Ferrand, permettant une desserte depuis Paris des principales agglomérations de l'ensemble des territoires qu'elle traverse (Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand).

3.2. Les maîtrises d'ouvrage du projet

3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage, objet de la présente convention, sont :

- 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).
- SNCF Gares et Connexions pour ce qui concerne les quais et leurs équipements (pancartage).

3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage

Les maitres d'ouvrage sont responsables de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier modificatif des études préliminaires approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, pour les éléments relevant de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif, puis dans le dossier d'Avant-projet qui sera approuvé.

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais du programme des EP modificatives correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités. Ce coût sera confirmé à la livraison des études AVP/PRO qui feront l'objet d'une approbation par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de la première phase travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention et en annexe 1.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France, ainsi que les autres Parties, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de son analyse de la situation, en relation avec les maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de l'avancement des études à la date de rédaction de la présente convention (études APO en cours avec un rendu prévu pour fin juin 2024), l'engagement des maîtres d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, de l'engagement de la phase REA de chaque projet. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent au respect du coût d'objectif maximal de la première phase de travaux tel qu'estimé à date sur la base des études préliminaires et dires d'experts en euros constants aux conditions économiques de référence (voir détails en annexe 1).

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base des indices TP01 et ING publiés par l'INSEE et le coût d'objectif fixé en euros constants.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des travaux, objet de la présente convention, pour un montant total de **72 367 528 € courants**, s'inscrit :

- Pour l'État en Île-de-France, dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027, dans le volet ferroviaire / modernisation des axes ferroviaires nationaux en Île-de-France pour les financements portant sur le périmètre 1 tel que défini à l'article 2.1 et dans le cadre du volet transports en commun / amélioration et modernisation des RER et Transiliens pour la partie du projet relevant du périmètre 2 tel que défini à l'article 2.1.
- Pour la région Île-de-France, dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région CPER Transport 2023-2027 et du fonds relai pour l'année 2024 relevant du CPER 2015-2020,
- Pour l'État en Bourgogne-Franche Comté, dans le cadre du CPER 2023-2027,
- Pour la Région Bourgogne – Franche-Comté, dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région du volet mobilités du CPER 2023-2027 ;
- Pour l'État en Centre-Val de Loire et pour la Région Centre Val de Loire, dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région du volet mobilités du CPER 2021-2027.

3.3.2. Imputation budgétaire pour l'État

Les financements mis en œuvre par l'Etat sur le périmètre 1 sont imputés sur le programme 0203-41-01, projets ferroviaires.

Les financements mis en œuvre par l'État sur le périmètre 2 sont imputés sur le programme 0203-44-01, transports en commun du CPER Île-de-France.

3.3.3. Engagement

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux objet de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans les plans de financement par périmètre, détaillés à l'article 4.5 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 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 du projet

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront confirmés une fois l'APO achevé et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités et par les autres parties.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **72 367 528 € courants** au bénéfice de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexions pour la réalisation de la première phase de travaux (REA1), objet de la présente convention.

4.3. Coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage aux conditions économiques de référence (CE 01/2021)

Le coût prévisionnel des dépenses de la première phase de travaux (REA 1) est estimé à **55 915 184 € aux CE 01/2021 dont 24 383 299 € sur le périmètre 1 et 31 531 885 € sur le périmètre 2.**

Le tableau ci-dessous présente en synthèse, les coûts estimatifs aux CE 01/2021, par périmètre et composante du programme de travaux.

Périmètre	Programme	MOA	Coût € CE 01/2021
1	IFTE Melun-Moret	SNCF Réseau	**24 383 299**
2	IFTE Moret/ Montereau	SNCF Réseau	**28 187 617**
2	VS Montereau	SNCF Réseau	**2 073 796**
2	Fontaine-le-Port	SNCF Gares & Connexions	**1 270 472**
	Sous-total périmètre 2	***/***	***31 531 885***
		TOTAL périmètres 1 et 2	**55 915 184**

4.4. Construction du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **72 367 528 € courants HT**, décomposés comme suit par périmètre et maître d'ouvrage :

Périmètre	Opérations	MOA bénéficiaire	Coût € courants
Périmètre 1	IFTE Melun – Moret	SNCF Réseau	**31 426 746 €**
		Sous-total périmètre 1	***31 426 746 €***
Périmètre 2	IFTE Moret/Montereau	SNCF Réseau	**36 642 794 €**
	Voies de service Montereau		**2 664 901 €**
	Fontaine-le-Port	SNCF Gares & Connexions	**1 633 087 €**
		Sous-total périmètre 2 sous MOA SNCF Réseau	*39 307 695 €*
		Sous-total périmètre 2	***40 940 782 €***
		TOTAL des deux périmètres	**72 367 528 €**

Les coûts détaillés par poste de dépenses sont présentés ci-après par périmètre et maître d'ouvrage aux CE de référence (01/2021) et en euros courants

Périmètre 1 :

Périmètre 1	Postes de dépenses	Coût € CE 01/2021	Coût € courants
IFTE Melun – Moret **REA 1** **MOA** **SNCF Réseau**	Travaux (y compris raccordement Enedis, approvisionnement et acquisitions foncières)	15 371 240,00 €	20 188 216,00 €
	MOA	1 580 075,00 €	1 923 990,00 €
	MOE (y compris DCE)	5 076 592,00 €	6 175 010,00 €
	Provision pour risques	2 355 392,00 €	3 139 530,00 €
	Total	**24 383 299,00 €**	**31 426 746,00 €**

Périmètre 2 :

Périmètre 2	Postes de dépenses	Coût € CE 01/2021	Coût € courants
IFTE Moret-Montereau **Voies de service Montereau** **REA 1** **MOA SNCF Réseau**	Travaux (y compris raccordement Enedis, approvisionnement et acquisitions foncières	18 969 962,00 €	25 271 912,00 €
	MOA	1 979 719,00 €	2 398 422,00 €
	MOE (y compris DCE)	6 360 599,00 €	7 705 841,00 €
	Provision pour risques	2 951 133,00 €	3 931 520,00 €
	Total	**30 261 413,00 €**	**39 307 695,00 €**

Périmètre 2	Postes de dépense	Coût € CE 01/2021	Coût € courants
Adaptations Fontaine-le-Port **REA 1** **MOA** **SNCF G & C**	Travaux (y compris acquisitions foncières)	800 000,00 €	1 054 553,00 €
	MOA	83 115,00 €	99 576,00 €
	MOE (y compris DCE)	263 459,00 €	315 637,00 €
	Provision pour risques	123 898,00 €	163 321,00 €
	Total	**1 270 472,00 €**	**1 633 087,00 €**

Ces montants tiennent compte des derniers indices (indice TP 01 pour le coût des travaux et indice ING pour les coûts des prestations de MOE et MOA) en date du 12/2023 et des hypothèses d'indexation des indices TP01 et ING à compter de 2024 et pour les années suivantes.

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet, dont notamment les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières amiables, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée, ainsi que les frais de maîtrise d'œuvre.

La répartition par poste de dépenses est indicative et pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses au sein du même périmètre, et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque bénéficiaire, allouée par la convention.

Le montant pris en compte par SNCF Réseau pour les travaux de raccordement ENEDIS est basé sur dires d'expert, en retour d'expérience du projet de modernisation de Paris Clermont. SNCF Réseau communiquera aux financeurs, tout risque de dépassement lors de la réception des offres définitives ENEDIS.

De même, l'estimation des dépenses relatives à la maîtrise foncière est basée sur dires d'expert, en retour d'expérience du projet de modernisation de Paris Clermont. SNCF Réseau communiquera aux financeurs, tout risque de dépassement lors de la réception des estimations France Domaine.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

4.5. Plan de financement par périmètre

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

4.5.1. Plan de financement du périmètre 1

Périmètre 1 **REA 1** **MOA bénéficiaire : SNCF Réseau**	**Montant** **en € courants**	**Clé** **(%)**
État en IDF	21 998 722,20 €	70,00 %
État en BFC	3 142 674,60 €	10,00 %
État en CVL	1 571 337,30 €	5,00 %
Sous-total État	***26 712 734,10 €***	***85,00 %***
Région IDF	1 571 337,30 €	5,00 %
Région BFC	1 571 337,30 €	5,00 %
Région CVL	1 571 337,30 €	5,00 %
Sous-total collectivités	***4 714 011,90 €***	***15,00 %***
TOTAL périmètre 1	**31 426 746,00 €**	**100,00 %**

Note : Pour le périmètre 1, les financements de l'État sont imputés sur les crédits des CPER IDF, CVL et BFC (ligne budgétaire 0203-41-01).

4.5.2. Plan de financement du périmètre 2

Périmètre 2 **REA 1**	**MOA Bénéficiaire**	**Montant total** **€ courants**	**Financement État en IDF**		**Financement Région IDF**	
			Montant **€ courants**	**clé** **%**	**Montant** **€ courants**	**clé** **%**
IFTE	SNCF Réseau	36 642 794	12 110 443,42 €	33,05 %	24 532 350,58 €	66,95 %

Moret-Montereau						
Voies de service Montereau	SNCF Réseau	2 664 901	880 749,78 €	33,05 %	1 784 151,22 €	66,95 %
sous-total SNCF Réseau		***39 307 695***	***12 991 193,20 €***	*33,05 %*	***26 316 501,80 €***	66,95 %
Adaptations gare Fontaine-le-Port	SNCF Gares & Connexions	1 633 087	539 735,25 €	33,05 %	1 093 351,75 €	66,95 %
Sous-total SNCF G&C		***1 633 087***	***539 735,25 €***	*33,05 %*	**1 093 351,75 €**	*66,95 %*
TOTAL		**40 940 782**	**13 530 928,45 €**	**33,05 %**	**27 409 853,55 €**	**66,95 %**

Note : Pour le périmètre 2, les financements de l'État sont imputés sur les crédits CPER IDF (ligne budgétaire 0203-44-01).

4.5.3. Contribution de SNCF Réseau au titre de la régénération éludée

Le montant de la contribution de SNCF Réseau au titre de la régénération éludée sera déterminé suite au rendu des études d'avant-projet et projet et après passage dans les instances de validation de SNCF Réseau.

La contribution de SNCF Réseau sera alors intégrée dans le plan de financement global de l'Opération et mobilisée sur les prochaines conventions de financement de l'Opération et si nécessaire, par voie d'avenant à la présente convention.

4.6. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat, la Région IDF, la Région BFC et la Région CVL

4.6.1. Versement d'acomptes

Chaque Maitre d'Ouvrage procède, sur son propre périmètre, aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au Plan de financement et selon les modalités suivantes.

Pour chacun des financeurs, un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% de sa 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 phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

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 (accompagnés des pièces justificatives requises) par le maître d'ouvrage.

Les acomptes sont versés par les financeurs sur présentation d'appels de fonds du maître d'ouvrage.

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 3.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans

ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la signature de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la région IDF :

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, des clés de financement définies à l'article 4.5 pour chacun des périmètres.

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

b – Demande de versement des acomptes auprès de la Région BFC :

- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de la Région BFC. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant de la participation de la Région BFC en euros courants définie au plan de financement. Sur demande de la Région BFC, SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Le paiement du solde est versé sur présentation du bilan financier, de la justification des dépenses et de la justification du respect des obligations en matière de communication (présence du logo de la région BFC comme défini au règlement Budgétaire et Financier).
- Au-delà des 80 %, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau et par SNCF Gares et Connexions.

c- Demande de versement des acomptes auprès de la Région CVL :

Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de la Région CVL. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions.

Il sera procédé aux appels de fonds, selon l'échéancier prévisionnel figurant en annexe 3.

Cet échéancier prévisionnel des appels de fonds est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

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

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.4, 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 par périmètre à l'article 4.5.

Pour l'État en Île-de-France, les appels de fonds de SNCF Réseau sur les périmètres 1 et 2 feront l'objet de factures distinctes.

e - Plafonnement des acomptes

Pour la région Île-de-France, 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 2015-2020.

Pour la région BFC, le cumul des fonds appelés ne pourra excéder 95 % du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.

Pour la région CVL, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % du montant de la subvention.

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % du montant des subventions.

Pour la région Île-de-France, 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.

4.6.2. Versement du solde

Après achèvement des travaux couvertes par la présente convention, les bénéficiaires présentent 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.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.6.1 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 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. 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 4.6.1.e s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.6.3. Paiement

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

Les engagements portent notamment sur la réalisation du projet dans sa globalité incluant, les engagements pris relatifs à la communication faite par SNCF Réseau.

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 4.6.1 et 4.6.2 et 4.7.

L'Etat et les Régions Bourgogne - Franche-Comté et Centre-Val-de-Loire conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date de dépôt des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours). Dans la mesure du possible, la région Ile-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

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

4.6.4. Bénéficiaires, identification et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte 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 est la suivante :

Bénéficiaire	**Établissement Agence**	**Code Établissement**	**Code Guichet**	**N° de compte**	**Clé**
SNCF Gares & Connexions	BNP PARIBAS	30004	01328	00013903694	04

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

	Adresse de facturation	**Nom du service**	**Fonction** **Téléphone / courriel**
État en Île-de-France	DRIEAT Île-de-France 27/29 rue Leblanc 75015 Paris	Service de la politique des transports (SPOT) / Unité budget et synthèse financière (UBSF)	Tél : 01 40 61 85 61 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Etat en Bourgogne Franche Comté	DREAL Bourgogne Franche-Comté Pôle Viotte 5 voie Gisèle Halimi 25 000 BESANCON	Service Transport Mobilités / département finances achat public	03 39 59 65 05 infrastructures-multimodales.dreal-bfc@developppement-durable.gouv.fr
Etat en Centre - Val de Loire	DREAL Centre Val de Loire 5 rue Buffon CS 96407 45064 Orléans Cedex 2	Service Mobilités Transports / Département Infrastructures Déplacements	02 36 17 46 78 did.smt.dreal-centre@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 finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
Région Centre Val de Loire	Région Centre Val de Loire 9 rue Saint-Pierre LENTIN 45041 ORLEANS Cedex 1	Direction Transports et Mobilités durables	secretariat.transports@centrevaldeloire.fr

Région Bourgogne-Franche Comté	Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté 12 boulevard de la Trémouille 21 000 DIJON	Direction des Mobilités et Infrastructures	Chargé(e) de gestion des subventions et d'administration du SMTP : ludivine.fanrinha@bourgognefranchecomte.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 BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr
SNCF Gares et Connexions	Gares & Connexions Département Comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex	SNCF Gares & Connexions – Département comptabilité et achats	Fouad Hadjaj fouad.hadjaj@sncf.fr 01 80 50 94 38

Les appels de fonds sont déposés par le Maître d'ouvrage sur la plateforme Chorus Factures Pro.

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 :
  - L'État : 11000201100044 (numéro identique pour les services de l'Etat);
  - La Région Île-de-France : 23750007900312,
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté : 200 053 726 000 10
  - La Région Centre Val de Loire : 234.500.023.00028
- Le code service ;
  - L'État en Île-de-France: CGFB20094
  - L'État en Bourgogne-France-Comté : CGF B200025
  - L'État en Centre -Val de Loire : CGFB20045

- La Région Île-de-France : 200
- La Région Bourgogne-Franche-Comté :
- La Région Centre Val de Loire :

- et le numéro d'engagement propre à chaque financeur, correspondant à l'appel de fonds.

Les numéros d'engagement seront communiqués aux bénéficiaires lors de la notification de la présente convention et 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 pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés avec l'ensemble des pièces justificatives à l'adresse mail suivante : « CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr », dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro ».

Les factures d'appels de fonds pour l'État en Centre-Val de Loire seront envoyées à la DREAL Centre-Val de Loire par courriel avec accusé de réception aux adresses électroniques indiquées au §4.6.4. Les appels de fonds seront réglés dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission réception de la facture. Toute demande de correction sur un élément fourni à la facturation aura pour effet immédiat la suspension de ce délai, jusqu'à la fourniture du document corrigé approuvé.

Identification des financeurs et mentions à porter sur les factures émises

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
État en Île-de-France (DRIEAT-IF)	130 029 325 00573	FR 62 130 029 325
État en Bourgogne-Franche-Comté (DREAL BFC)	130 009 012 00167	FR 39 130 009 012
État en Centre – Val de Loire (DREAL CVL)	130 009 301 00016	FR 33 130 009 301
Région Île-de-France	237 500 079 003 12	FR 38 237 500 079
Région Bourgogne-Franche-Comté	200 053 726 000 10	FR 74 200 053 726
Région Centre -Val de Loire	234 500 023 000 28	FR 15 234 500 02

4.7. Caducité des subventions

4.7.1. Au titre du règlement budgétaire de la région IDF

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.

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 24 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, si le maitre d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report
- Dans un un délai de 108 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, si le maitre d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. Ce délai tient compte du délai de réalisation de l'opération de 84 mois et délai de garantie de parfait achèvement d'un an renouvelable un an

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec une entreprise, plainte d'un tiers, etc..) et impactant le déroulement de l'opération se produit ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maitre d'ouvrage. Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 24 mois à compter de la date de signature de la présente convention, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- Dans un délai de 48 mois à compter de la dernière mise en service de l'opération, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

4.8. Comptabilité des Bénéficiaires

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les Parties 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 D'AUDIT ET DE CONTRÔLE

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 en Île-de-France, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

5.3. Intervention d'experts

Les Autorités organisatrices ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et des quatre AO. 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. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

6.1. Dispositions en cas de modifications du coût de la première phase de travaux et du coût d'objectif issu de l'avant-projet / projet

6.1.1. 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 à chaque périmètre des clés de financement indiquées à l'article 4.5. 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.

6.1.2. 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 montant de la première phase travaux financée en coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, ou dans le cas présent que de nouveaux surcoûts survenaient, sur le périmètre de l'un des maitres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à Île-de-France Mobilités 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 chaque maître d'ouvrage

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 chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle d'adapter le programme financé par la présente convention et le phasage et programme des autres conventions de financement de l'Opération. , notamment si le coût estimé, aux conditions économiques de référence des premiers travaux financés par la présente convention fait l'objet d'évolutions à la hausse suite aux rendus des études d'avant-projet et projet qui seront approuvées par Île-de-France Mobilités et par les autres Parties.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs préciseront alors, lors du comité technique (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 du coût prévisionnel de la première phase de travaux.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

Le maître d'ouvrage à l'origine du surcout est entendu et informé de la nécessité éventuelle d'une modification de programme et 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.

6.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation de l'Opération 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 des maîtres d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle modifier le programme de l'opération, tel que précisé à l'article 8.

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

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

6.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation d'Île-de-France Mobilités ou des autres Parties, ce maître d'ouvrage transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux autres Parties l'ensemble des pièces et le dossier justificatif éventuel (programme modificatif, dossier d'APO modificatif).

Île-de-France Mobilités instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant le nouveau programme ou l'APO modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'Opération ;
- un nouveau délai de l'Opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial ;
- d'augmentation du délai initial.

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE 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 Technique (Cotech)

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités et en lien avec les services de l'État, il est constitué un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité technique ou Cotech » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention ainsi que la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

Ce Comité Technique aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération.

Le Comité Technique (Cotech) 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 Technique 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 le maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité Technique.

Étant donné l'imbrication des calendriers de réalisation des IFTE du programme Melun-Moret-Montereau financé par la présente convention et du programme d'IFTE à réaliser dans le cadre du programme de modernisation de la ligne Paris-Clermont, un comité technique rassemblant les deux instances de suivi technique de ces projets pourra si besoin être organisé.

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 « Melun-Moret-Montereau » (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) et son articulation avec l'organisation mise en place pour les IFTE de l'opération de modernisation de la ligne Paris-Clermont,
- le point sur l'avancement des études, des procédures (foncier, autorisations) 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 de la première phase des travaux de l'opération et sur le coût final 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 de la première phase 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, 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 des études préliminaires modifiées et à celles de l'avant-projet/projet (APO) approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité Technique 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 cas échéant, 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 avec si besoin l'appui de l'État, les financeurs et le maître d'ouvrage ainsi que la DGITM. 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 prévisionnels tels que définis dans la présente convention puis, après validation des études d'Avant-projet/projet (APO) par référence à ces dernières.

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.

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 6 de la présente convention seront mises en œuvre.

7.3. Information hors Cotech et comité des financeurs

Le Maître d'ouvrage s'engage 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, sans délai, Île-de-France Mobilités, les autres Parties signataires de la convention ainsi que la DGITM en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à inviter les Parties 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 du Maître d'ouvrage, des 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 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 les Maîtres d'ouvrage et les Parties dans le cadre du comité.

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs/autorités organisatrices, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice (IDFM) ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Régions ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

7.5. Évolutions du pilotage de l'opération

Pour rappel, l'État est financeur majoritaire de l'Opération. Aussi, son pilotage est susceptible d'évolutions si dans la continuité du mandat de négociation donné à la préfète AURA pour le financement des travaux sur le périmètre 1 (Melun-Moret), un mandat était donné par le ministre délégué aux transports à un service de l'État pour assurer le pilotage de l'opération.

Le cas échéant, ces évolutions feront l'objet d'échanges préalables avec Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 8. MODIFICATION DU PROGRAMME DE L'OPERATION

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées au stade des études préliminaires modifiées, puis à partir du second semestre de l'année 2024 des études d'avant-projet/projet (APO) ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais globaux ou des coûts prévisionnels visés à l'article 4.3 de la 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 les maîtres d'ouvrage envisagent des modifications de leur programme dans l'Opération stipulée à l'article 1, ils transmettront, à Île-de-France Mobilités et aux financeurs, 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 des Financeurs ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération.

Cet avant-projet modificatif sera présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.
L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage 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. 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 9. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE LA CONVENTION

A l'appui de la demande de solde de la convention, chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service un bilan physique et financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses.

Ce bilan de la présente convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des réalisations (études, acquisitions foncières amiables, travaux, etc.) effectuées 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 ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan.

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, ainsi que des changements de références bancaires et/ou de domiciliation et/ou d'identification 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.

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 4.6.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.7.

Conformément aux dispositions de leur règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par les Régions Île-de-France, Centre Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté, court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

Pour l'État, la Région Centre Val de Loire ainsi que la Région Bourgogne Franche-Comté, sont considérées comme éligibles les dépenses à compter du 1er mars 2024.

ARTICLE 11. MESURE 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 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour l'État en région Auvergne Rhône-Alpes

Fabienne BUCCIO

Préfète de la région Auvergne Rhône-Alpes, préfète du Rhône,

préfète coordonnatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour l'État en Île-de-France

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour l'État en Bourgogne-Franche-Comté

Franck ROBINE

Préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté,

Préfet de la Côte d'Or

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour l'État en Centre-Val de Loire

Sophie BROCAS

Préfète de la région Centre -Val de Loire,

préfète du Loiret

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour la Région Île-de-France

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour la Région Bourgogne **-** Franche-Comté

Marie-Guite DUFAY

Présidente du conseil régional de Bourgogne **–** Franche-Comté

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour la Région Centre-Val de Loire

François BONNEAU

Président du conseil régional de Centre – Val de Loire

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour Île-de-France Mobilités

Laurent PROBST

Directeur général

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour SNCF Réseau

Séverine LEPERE

Directrice Générale Île-de-France de SNCF Réseau

La présente convention est établie en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par IDFM le _____.

Pour SNCF Gares et connexions,

Pierre LABARTHE,

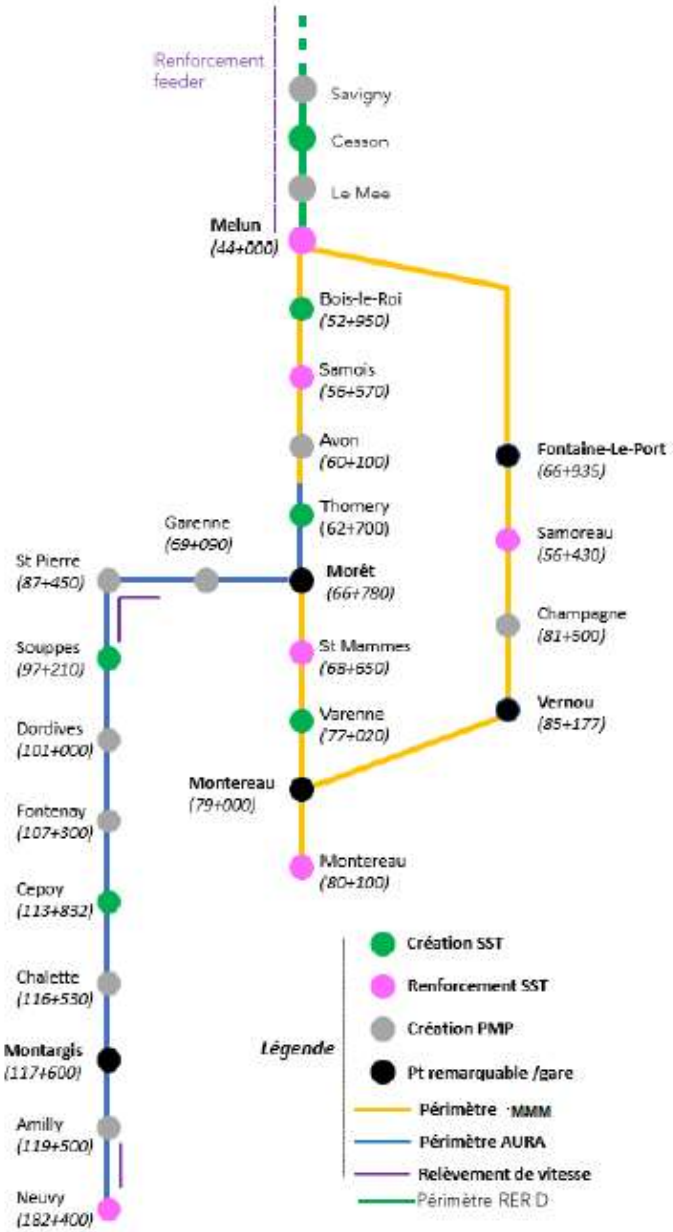
Directeur des Gares d'Île-de-France

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel

A - Programme de l'opération Melun-Moret-Montereau (MMM)

Le programme de renforcement des IFTE est présenté par tronçon du réseau ferré sur le schéma ci-dessous.



Sur le périmètre 1 :

Le programme de l'Opération pour le périmètre 1 prévoit la création d'une sous-station à Bois-le-Roi (7,3MW) le renforcement de la sous-station de Samois pour porter la puissance à 7,3MW et la création d'un poste de mise en parallèle (PMP) à Avon.

L'ordonnancement général des mises en service des IFTE prévoit à ce stade l'ordre suivant de mise en service pour ce périmètre : SST Samois, SST Bois-le-Roi et PMP Avon.

Sur le périmètre 2 :

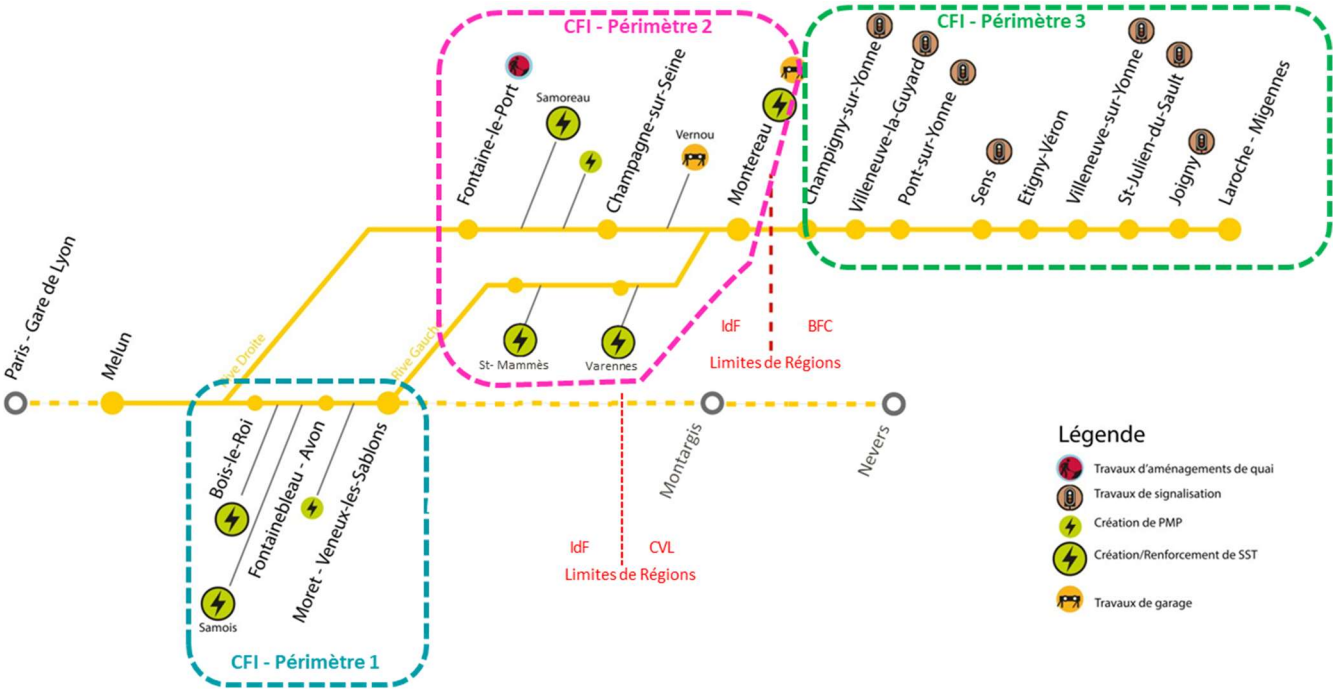
Le programme de l'Opération pour le périmètre 2 prévoit à la fois des renforcements d'IFTE et des adaptations en gare de Montereau et de Fontaine-le-Port ;

Le programme d'IFTE comprend la création d'une sous-station à Varennes (7,3MW) le renforcement des sous-stations de Montereau, Saint-Mammès et Samoreau et la création d'un poste de mise en parallèle (PMP) à Champagne-sur-Seine.

Sur le périmètre 3 :

Le programme de l'opération prévoit l'adaptation des pancartes entre Montereau et Laroches-Migennes suite à l'évolution de desserte des TER de la région BFC.

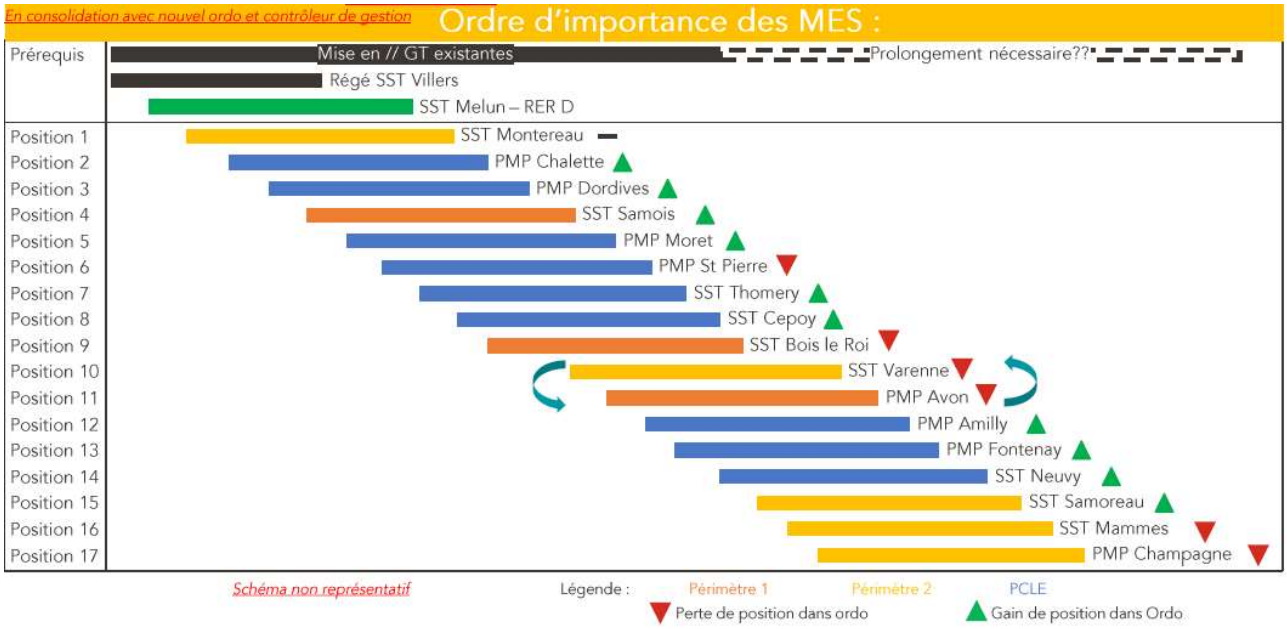
Les interventions prévues sur le réseau dans le cadre de l'Opération sont schématisées comme suit par périmètre.



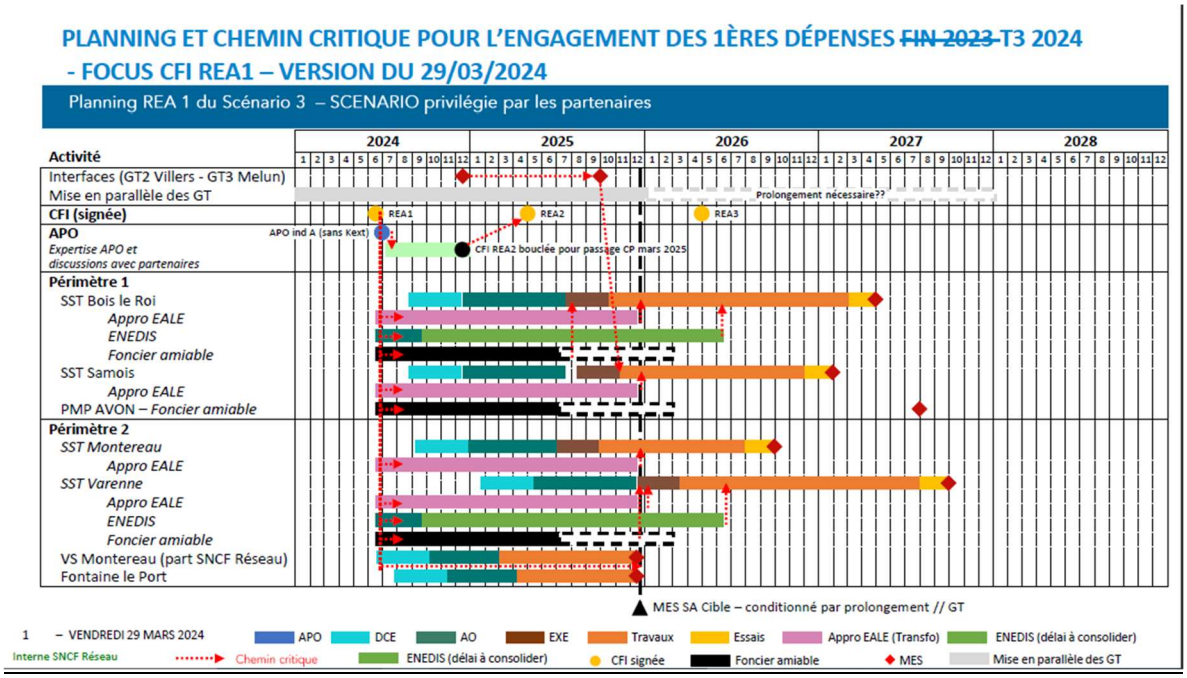
B– Calendrier prévisionnel de réalisation

Le projet de renforcement des IFTE sur les tronçons Melun-Moret, Moret-Montereau et Melun-Montereau par la rive droite de la Seine (MMM) est imbriqué avec le projet de renforcement des IFTE prévu par le programme de modernisation de la ligne Paris-Clermont.

L'ordonnancement prévisionnel des mises en service des PMP et sous-stations des deux programmes est en cours de consolidation et envisagé comme suit à la date d'élaboration de la présente convention.



Le calendrier prévisionnel détaillé par périmètre est présenté ci-après



En synthèse, Le calendrier prévisionnel des mises en service est le suivant :

- Voies de service de Montereau : décembre 2025

- Adaptation des quais en gare de Fontaine-le-Port : décembre 2025

- Adaptations EALE / IFTE : réparties entre le service annuel 2027 et le service annuel 2029.

Note :

La mise en exploitation de l'offre du SA cible 2026 est envisagée à titre exceptionnel et provisoire - en relevant la puissance électrique fournie sur ces lignes le temps que les travaux de renforcement des IFTE soient menés à bien. Ce relèvement de puissance est réalisé, en mettant en service le système de secours en parallèle du système normal. Ce dispositif transitoire initialement prévus pour une période de deux ans (SA 2024 et 2025), sera à reconduire sous conditions.

La mise en œuvre de ce dispositif transitoire présente une faiblesse évidente pour le Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau, faiblesse qui ne peut être que temporaire compte tenu du risque d'interruption des circulations pour un temps indéterminé en cas d'arrachement de caténaire (usure prématurée déjà constatée) ou de disjonction du système d'alimentation, l'alimentation n'ayant alors plus de secours.

SNCF Réseau n'exclut pas d'être contraint de revoir à tout moment le plan de transport adopté en cas de dégradation accélérée constatée ou subie des composants du système d'alimentation électrique due à l'organisation de cette phase transitoire (réduction du nombre de circulations, allègement de la composition des trains, allongement des temps de parcours, …).

ANNEXE 2

Organigramme nominatif

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

MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF Réseau

- Julien LEVEQUE, Directeur de l'Agence du Nouveau Matériel Roulant.

MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF GARES ET CONNEXIONS

- Patrick DOITEAU, Directeur des Projets des Lignes D et R.

ANNEXE 3

Échéancier prévisionnel des appels de fonds

1. PERIMETRE 1 (BENEFICIAIRE : SNCF RÉSEAU)

Appels de fonds auprès de SNCF Réseau	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
	20 %	**10 %**	**25 %**	**23 %**	**13 %**	**9 %**	**100 %**
État en IDF	4 399 744,44	2 199 872,22	5 499 680,55	5 059 706,11	2 859 833,89	1 979 885,00	**21 998 722,20**
État en BFC	628 534,92	314 267,46	785 668,65	722 815,16	408 547,70	282 840,71	**3 142 674,60**
État en CVL	314 267,46	157 133,73	392 834,33	361 407,58	204 273,85	141 420,36	**1 571 337,30**
Sous-total État	***5 342 546,82***	***2 671 273,41***	***6 678 183,53***	***6 143 928,84***	***3 472 655,43***	***2 404 146,07***	**26 712 734,10**
Région IDF	314 267,46	157 133,73	392 834,33	361 407,58	204 273,85	141 420,36	**1 571 337,30**
Région BFC	314 267,46	157 133,73	392 834,33	361 407,58	204 273,85	141 420,36	**1 571 337,30**
Région CVL	314 267,46	157 133,73	392 834,33	361 407,58	204 273,85	141 420,36	**1 571 337,30**
Total périmètre1 (€ courants)	**6 285 349,20**	**3 142 674,60**	**7 856 686,50**	**7 228 151,58**	**4 085 476,98**	**2 828 407,14**	**31 426 746,00**

2. PERIMETRE 2 (BENEFICIAIRE : SNCF RÉSEAU)

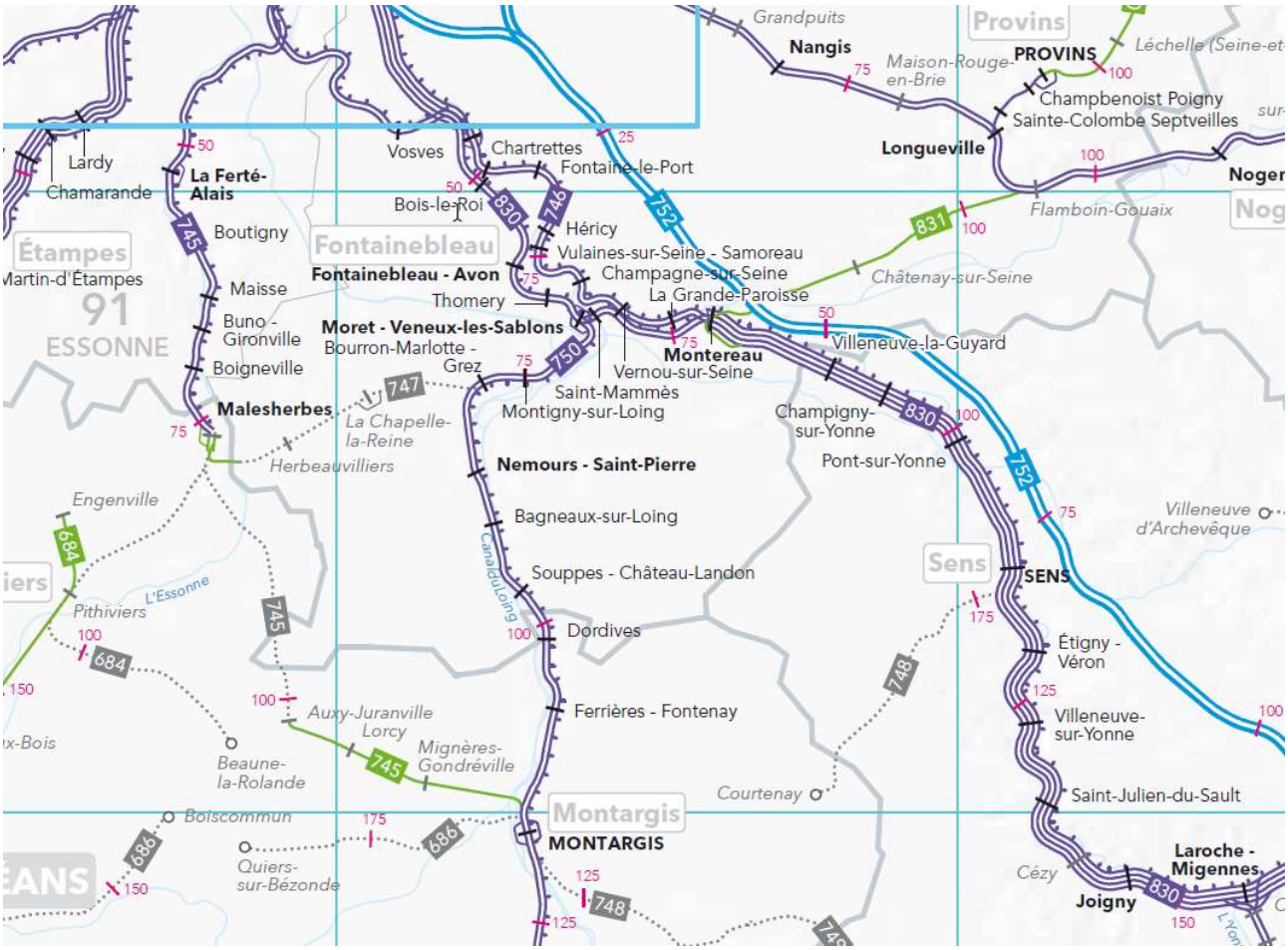
Appels de fonds auprès de SNCF Réseau	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	20 %	**10 %**	**25 %**	**23 %**	**13 %**	**9 %**	
État en IDF	2 598 238,64	1 299 119,32	3 247 798,30	2 987 974,44	1 688 855,12	1 169 207,39	**12 991 193,20**
Région IDF	5 263 300,36	2 631 650,18	6 579 125,45	6 052 795,41	3 421 145,23	2 368 485,16	**26 316 501,80**
Total périmètre 2 (€ courants)	**7 861 539,00**	**3 930 769,50**	**9 826 923,75**	**9 040 769,85**	**5 110 000,35**	**3 537 692,55**	**39 307 695,00**

3. PERIMETRE 2 (BENEFICIAIRE: SNCF GARES & CONNEXIONS)

Périmètre 2 SNCF G & C	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	20 %	**10 %**	**25 %**	**23 %**	**13 %**	**9 %**	
État en IDF	107 947,05	53 973,53	134 933,81	124 139,11	70 165,58	48 576,17	**539 735,25**
Région IDF	218 670,35	109 335,17	273 337,94	251 470,90	142 135,73	98 401,66	**1 093 351,75**
TOTAL (€ courants)	**326 617,40**	**163 308,70**	**408 271,75**	**375 610,01**	**212 301,31**	**146 977,83**	**1 633 087,00**

ANNEXE 4

Extrait de l'atlas du réseau ferré national (RFN - source SNCF Réseau)



Annexe 12 - Résilience – Charte engagement

Charte d'engagement

Démarche régionale d'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France face aux effets du changement climatique

I. Préambule

L'attractivité des territoires et leur dynamisme économique dépend étroitement des transports. Cette dépendance est d'autant plus importante que nos territoires et nos modes de vie ont été façonnés depuis les années 1950 par l'essor de la voiture individuelle et de la logistique à bas-coût, rendus possibles par un pétrole bon marché et abondant.

Dans un contexte de changement climatique, dont les effets sont déjà visibles et vont continuer à s'aggraver tant en fréquence qu'en intensité (inondations, vagues de chaleur, incendies, glissements de terrain, etc.), et de tensions grandissantes sur les ressources (matières premières critiques, énergie, eau, foresterie et agriculture), la résilience des territoires passera notamment par la capacité des systèmes de transport à faire face aux crises.

Il est alors crucial de prendre des mesures dès à présent pour préparer les infrastructures et activités de transport face aux conséquences du changement climatique.

Ainsi, la présente charte, initiée par la région Île-de-France, s'adresse aux acteurs de la mobilité et des transports suivants : les gestionnaires d'infrastructures de transports ferrés (le groupe SNCF et la RATP), l'autorité organisatrice des mobilités (Île-de-France Mobilités), les services de l'Etat, l'Institut Paris-Région et le CEREMA.

La Région a contractualisé avec le CEREMA dans le cadre d'un marché en quasi-régie (adhésion de la Région au CEREMA par la délibération n° CP 2022-408 qui permet de recourir à son expertise par un marché en quasi-régie, aux termes du décret n°2022-897 du 16 juin 2022). Ce marché prévoit la réalisation d'une étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France. L'étude poursuit 4 objectifs :

1. Comprendre les enjeux actuels et futurs du changement climatique sur le réseau ferroviaire francilien
2. Evaluer les vulnérabilités actuelles et leurs évolutions en impliquant les gestionnaires d'infrastructure dans la réflexion sur les enjeux liés à l'adaptation au changement climatique
3. Sensibiliser la direction des transports et les élus aux enjeux de l'impact des changements climatiques sur les infrastructures de transports
4. Eclairer la décision politique sur les actions à mettre en œuvre pour accompagner l'adaptation du réseau francilien

Elle se déroule sur 18 mois et se décompose en 3 phases :

- Phase 1 : Cadrage
- Phase 2 : Diagnostic et analyse de la vulnérabilité du réseau ferré en Île-de-France
- Phase 3 : Recommandations / plan d'actions

La présente charte d'engagement s'inscrit dans le cadre de l'étude de résilience lancée par la Région. Conscient que les enjeux de vulnérabilité et de résilience des transports dépassent largement le périmètre de l'étude, la démarche engagée dans le cadre dans cette étude pourra être poursuivie avec les partenaires qui le souhaitent dans un cadre qui sera à définir.

II. Objet de la charte

La charte d'engagement a pour objet de fédérer les acteurs du territoire francilien autour de la thématique de l'adaptation des systèmes de transport ferrés face aux risques actuels et aux défis du changement climatique pour tous les habitants et les usagers et pour toutes les activités sociales et économiques de la région Île-de-France. Les signataires de la charte s'engagent à collaborer sur l'étude de la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France, et à élaborer dans le cadre de cette étude un plan d'actions multi-partenarial pour améliorer leur durabilité et résilience face aux effets du changement climatique.

Cette charte représente un engagement pour tous les acteurs sur la durée de l'étude. Elle est fondée sur le principe selon lequel un travail collectif et coordonné est nécessaire pour faire face aux défis imposés par le changement climatique et assurer la viabilité des systèmes de transport pour les générations futures.

Cette charte n'a pas pour objet de formaliser un engagement financier des acteurs.

III. Objectifs de la charte

Compte tenu des points évoqués en préambule de la présente charte, les objectifs sont les suivants :

1. **Fédérer les acteurs** : Créer un groupe avec les gestionnaires d'infrastructures de transports, les opérateurs de transport, les scientifiques et d'autres parties prenantes pour discuter de la thématique de l'adaptation des systèmes de transport ferrés face au changement climatique.

2. **Participer à l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France** : participer aux entretiens avec le CEREMA et l'IPR et aux ateliers de travail, participer aux comités de suivi de l'étude, transmettre toutes les informations et documents pouvant apporter de la matière à l'étude (dans le respect des dispositions réglementaires de confidentialité – si besoin, un accord de confidentialité permettant le partage des données pourra être signé entre la Région et la partie concernée), être force de proposition pour l'élaboration d'un plan d'actions partagé.

3. **Suivre et évaluer** : Mettre en place un système de suivi et d'évaluation pour garantir que le plan d'actions issu de l'étude de résilience soit pertinent et pour en mesurer les résultats.

4. **Améliorer le plan d'actions en continu** : ajuster le plan d'actions en fonction de l'évolution éventuelle de la trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), adoptée au niveau national, ou des scénarios climatiques servant de base aux projections climatiques de la

IV. Périmètre et hypothèses d'entrée

Le périmètre de cette charte d'engagement concerne les infrastructures de transports ferrés (trains, RER, métro, trams-trains) situées sur le territoire de la région Île-de-France. Elle s'applique à tous les acteurs signataires impliqués dans la planification, la construction, la gestion, la maintenance et l'exploitation de ces infrastructures.

Le cadrage climatique de l'étude sera validé par les acteurs et s'inscrira dans les recommandations méthodologiques de référence de la Trajectoire de Réchauffement pour l'Adaptation au Changement

Climatique (TRACC) et les conclusions du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC) 3.

La vulnérabilité physique du système régional de transport sera étudiée en priorité et des éléments d'appréciation porteront sur la vulnérabilité fonctionnelle[1].

Les autres initiatives régionales, nationales ou internationales pourront alimenter la réflexion.

V. Engagements

La Région s'engage à :

- Collaborer activement avec les équipes du CEREMA et de l'IPR et à partager toutes les informations pertinentes sur les infrastructures de transports ferrés.
- Animer le réseau de partenaires et fournir un cadre d'échanges des informations.
- Respecter la confidentialité des informations sensibles partagées dans le cadre de l'étude et prendre des mesures appropriées pour sécuriser les données et au cas par cas, le cas échéant par la signature d'accords de confidentialité.
- Etudier les moyens à sa disposition pour appuyer les partenaires dans la mise en œuvre du plan d'actions qui aura été débattu et élaboré dans le cadre de l'étude sur la résilience.

Le CEREMA s'engage à :

- Mobiliser son expertise au service de la démarche.
- Respecter les échéanciers convenus pour la collecte de données, les réunions et la production des livrables des différentes phases de l'étude.

Les autres signataires de la charte s'engagent à :

- Coopérer à la démarche multi partenariale.
- Participer aux entretiens et aux ateliers de travail prévus dans l'étude
- Participer aux instances de gouvernance et aux réunions liées à l'étude sur la résilience lorsque le signataire est concerné.
- Dans la mesure du possible, fournir les données nécessaires, lorsqu'elles sont disponibles et sous condition de confidentialité le cas échéant à la Région pour la réalisation de l'étude, notamment celles concernant ses infrastructures si le signataire est un gestionnaire d'infrastructures de transport.

[1] La vulnérabilité physique désigne les risques de dommages physiques auxquels sont exposées les infrastructures de transport. Elle est obtenue par croisement entre l'exposition des infrastructures aux aléas climatiques et la sensibilité de celles-ci aux aléas (âge de l'infrastructure considérée, niveau d'entretien…).

La vulnérabilité fonctionnelle désigne les risques que le changement climatique fait peser sur les fonctions remplies par les infrastructures de transport et les activités de transport utilisant ces infrastructures (interruption du service, perturbation de la qualité de service notamment par des ralentissements…).

- Partager avec la Région les résultats des études de vulnérabilité déjà menées et en cours couvrant les infrastructures de transports ferrés de la région (sous condition de confidentialité le cas échéant).
- Emettre des avis sur les résultats des différentes phases de l'étude.
- Contribuer à la mise en œuvre du plan d'actions produit dans le cadre de l'étude de la résilience lancée par la Région pour les actions qui relèveraient de la compétence du partenaire.

VI. Confidentialité des données et modalités de communication des résultats

Concernant le partage de données confidentielles ou sensibles : si certaines données sont sensibles ou confidentielles, des accords spécifiques pourront être élaborés pour préciser les conditions d'usage et de diffusion de celles-ci.

Les modalités de communication des résultats issus de la démarche (notamment les résultats de l'étude de vulnérabilité et les plans d'action d'adaptation) seront décidées lors des comités de pilotage qui seront présidés par la Présidente de la Région Île-de-France ou son représentant.

VII. Signataires :

Pour la Région La présidente Valérie Pécresse	Pour l'Etat
Pour SNCF Réseau	Pour SNCF Gares & Connexions
Pour RATP Infrastructures Jean-Louis Houpert	Pour IDFM
Pour le CEREMA	Pour l'IPR

Annexe 13 - Résilience – Accord de confidentialité RATP

ACCORD DE CONFIDENTIALITE

Entre les soussignées :

Régie autonome des Transports Parisiens, établissement public industriel et commercial, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 775 663 438, dont le siège est à Paris 12ème , 54 quai de la Râpée, représentée par Monsieur Jean-Louis Houpert dûment habilité à la signature des présentes, ci-après désignée « **RATP GI** »,

D'une part

et

La Région Île-de-France, représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du , ci-après « **la Région** »,

D'autre part

RATP GI et la Région Île-de-France étant désignées dans ce qui suit, séparément ou collectivement, par la ou les **PARTIE(S).**

Préambule

La Région Ile-de-France a commandé au CEREMA, une étude visant à mieux appréhender l'incidence du réchauffement climatique sur les infrastructures ferroviaires à l'échelle de l'Ile-de-France. Dans ce cadre, elle a sollicité la RATP pour contribuer à cette étude.

Cette contribution implique un échange d'informations sensibles pour alimenter la réalisation du Projet. C'est pourquoi les PARTIES sont convenues de conclure entre elles un Accord de Confidentialité (ci-après « **l'ACCORD**»).

Ceci exposé, il a été convenu expressément ce qui suit :

1 DEFINITIONS

- La « **PARTIE EMETTRICE** » désigne la PARTIE qui communique des INFORMATIONS à l'autre Partie.
- La « **PARTIE BENEFICIAIRE** » désigne la PARTIE qui reçoit des INFORMATIONS de l'autre PARTIE
- Il est précisé que chacune des PARTIES pourra à la fois être PARTIE BENEFICIAIRE et PARTIE EMETTRICE d'Informations Confidentielles
- L'« **ACCORD** » désigne le présent accord de confidentialité établi pour couvrir les échanges d'**INFORMATIONS CONFIDENTIELLES**.
- « **INFORMATIONS CONFIDENTIELLES** » désigne toutes les informations techniques, scientifiques, commerciales ou de quelque nature que ce soit contenues dans les documents (ou tout autre support tangible tel que, notamment, logiciel, fichier, produit ou équipement) relatifs directement ou indirectement à l'une des PARTIES et au **PROJET** et communiqués par la **PARTIE EMETTRICE** à la **PARTIE BENEFICIAIRE.** Bien que préférable, aucun marquage spécifique sur le support des informations transmises ou communiquées par la **PARTIE EMETTRICE** à la **PARTIE BENEFICIAIRE** ne sera nécessaire pour que ces informations soient des informations confidentielles.
  Toute communication d'informations confidentielles doit préciser a minima dans l'objet de l'envoi que celles-ci sont liées au Projet.
  Seront également considérées comme des **INFORMATIONS CONFIDENTIELLES** les informations relatives au **PROJET** communiquées par la **PARTIE EMETTRICE** à la **PARTIE BENEFICIAIRE** sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de réunion ou de visite à des installations, sous réserve que lesdites informations et leur caractère confidentiel soient confirmés par écrit dans un délai de quinze (15) jours à partir de ladite communication.
- Le **« PROJET »** désigne la réalisation de l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrées en Île-de-France face aux changements climatiques commandée par la Région Île-de-France.

2 OBJET

Le présent accord a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles les PARTIES souhaitent échanger des INFORMATIONS CONFIDENTIELLES dans le cadre de l'étude mentionnée dans le préambule et commandée par la Région Ile-de-France, au CEREMA et avec la participation de l'IPR, visant à étudier l'incidence du réchauffement climatique sur les infrastructures ferroviaires à l'échelle de l'Ile-de-France. Cette étude de 18 mois vise 4 objectifs :

- Comprendre les enjeux du changement climatique sur le réseau ferroviaire francilien
- Evaluer les vulnérabilités et leurs évolutions en impliquant les gestionnaires d'infrastructure dans la réflexion sur les enjeux liés à l'adaptation au changement climatique
- Sensibiliser la direction des transports et les élus aux enjeux de l'impact des changements climatiques sur les infrastructures transport
- Eclairer la décision politique sur les actions à mettre en œuvre pour accompagner l'adaptation du réseau francilien.

Sans que cette énumération soit limitative, les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES porteront notamment sur les données d'entrée de cette étude, tels que la mise à disposition d'études (diagnostics de vulnérabilité…), de procédures internes ou d'informations déjà disponibles auprès de la RATP concernant ses réseaux métro et RER.

3 CONFIDENTIALITE

3.1 La PARTIE BENEFICIAIRE s'engage à garder strictement confidentielles et à ne pas divulguer ou communiquer à des tiers, par quelque moyen que ce soit, les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES qui lui seront transmises par la PARTIE EMETTRICE ou auxquelles elle aura eu accès à l'occasion de l'exécution de l'ACCORD.

3.2 La PARTIE BENEFICIAIRE prendra toutes les mesures nécessaires pour préserver le caractère confidentiel des INFORMATIONS CONFIDENTIELLES. Elle s'engage à apporter aux INFORMATIONS CONFIDENTIELLES qui lui auront été communiquées conformément au présent ACCORD, le même degré de vigilance que celui avec lequel elle traite et protège ses propres INFORMATIONS CONFIDENTIELLES contre une divulgation publique.

3.3 Les PARTIES s'accordent à considérer que la transmission des INFORMATIONS CONFIDENTIELLES au CEREMA et à l'IPR en vue de la réalisation du PROJET, par la PARTIE BENEFICIAIRE, est autorisée par le présent ACCORD. Le respect de la confidentialité de ces informations par le CEREMA est régi par les obligations contractuelles prévues en ce domaine par les pièces du marché signé entre la région.

4 UTILISATION DES INFORMATIONS

4.1 La PARTIE BENEFICIAIRE s'engage à n'utiliser les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES que dans le seul contexte et pour les besoins exclusifs du PROJET, et s'engage à ce que les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES ne soient utilisées en aucune manière dans un but autre ou d'une quelconque manière qui pourrait être préjudiciable aux autres PARTIES.

4.2 En aucun cas, la PARTIE BENEFICIAIRE ne pourra se prévaloir sur les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES d'une quelconque concession de licence ou d'un quelconque droit de propriété intellectuelle. Ces informations pourront être utilisées pour la réalisation du Projet.

4.3 La PARTIE BENEFICIAIRE s'engage à prendre toutes dispositions pour que ses employés traitent lesdites INFORMATIONS CONFIDENTIELLES conformément aux dispositions de confidentialité et d'utilisation du présent ACCORD.

5 DIVERS

5.1 Chacune des PARTIES fera ses meilleurs efforts pour informer les autres PARTIES de toute violation de l'une quelconque des obligations prévues par le présent ACCORD de Confidentialité et à fournir aux autres PARTIES toute assistance raisonnable afin de minimiser les effets d'une telle violation, sans préjudice de sa responsabilité par suite d'une violation des termes de l'ACCORD et en particulier des obligations visées à l'article 4 ci-dessus.

5.2 Chacune des PARTIES aura le droit, à tout moment, de demander aux autres PARTIES qu'elles lui restituent ou qu'elles détruisent toutes les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES qui leur auront été communiquées. Cette restitution ou cette destruction devra être effectuée dans les meilleurs délais suivant la première demande écrite à cet effet et certifiée par un courrier écrit adressé par un représentant mandaté de la collectivité de la PARTIE ayant reçu les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES à la PARTIE demanderesse.
Nonobstant la restitution ou la destruction des INFORMATIONS CONFIDENTIELLES, la PARTIE ayant reçu les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES demeurera liée par ses obligations aux termes du présent ACCORD, jusqu'à l'expiration de la durée de ce dernier.

6 EXCEPTIONS ET INJONCTIONS JUDICIAIRES OU ADMINISTRATIVES

Toutefois, les dispositions prévues à l'ACCORD ne s'appliqueront pas aux INFORMATIONS CONFIDENTIELLES pour lesquelles la PARTIE BENEFICIAIRE pourra prouver :

a) qu'elle les possédait avant la date de communication par la PARTIE EMETTRICE, ou
b) que ces informations étaient du domaine public avant la date de communication par la PARTIE EMETTRICE ou qu'elles y sont entrées par la suite sans qu'une faute ne puisse être imputée à la PARTIE BENEFICIAIRE, ou
c) qu'elle les a reçues sans obligation de secret d'un tiers autorisé à les divulguer.

Si la PARTIE BENEFICIAIRE venait à être obligée de communiquer une INFORMATION CONFIDENTIELLE reçue dans le cadre des présentes du fait d'une injonction administrative, législative ou judiciaire, la PARTIE BENEFICIAIRE devra le notifier à la PARTIE EMETTRICE dans les meilleurs délais et, sur demande de cette dernière, coopérer pleinement avec la PARTIE BENEFICIAIRE afin de contester cette divulgation. Si après une telle constatation, la divulgation était toujours exigée, la PARTIE BENEFICIAIRE devra demander à ce que cette information soit traitée confidentiellement par l'administration, l'organe ou le tribunal concerné. Sauf le cas de non-respect des dispositions précédentes, aucune partie ne sera responsable des dommages résultant de divulgation(s) imposée(s) par injonction administrative, législative ou judiciaire.

7 RESPONSABILITÉ DES PARTIES

La PARTIE EMETTRICE assure et garantit qu'elle a le droit et la capacité de divulguer les INFORMATIONS CONFIDENTIELLES à la PARTIE BENEFICIAIRE.
La PARTIE BENEFICIAIRE assume tous les risques et renonce à tout recours envers la PARTIE EMETTRICE en ce qui concerne toute dépense, revendication, obligation, perte ou dommage, incluant tout dommage accidentel, direct ou indirect, subi par la PARTIE BENEFICIAIRE ou par un tiers du fait de l'utilisation des INFORMATIONS CONFIDENTIELLES par la PARTIE BENEFICIAIRE dans l'exécution du PROJET.

8 DUREE

8.1 L'ACCORD entre en vigueur à sa date de signature de la deuxième des deux les PARTIES pour une durée courant jusqu'au 31 décembre 2026

8.2 Les dispositions de l'ACCORD s'appliquent pendant toute sa durée et 2 (deux) années après son expiration.

8.3 Les PARTIES s'interdisent irrévocablement de céder ou transférer l'un quelconque de leurs droits et obligations résultant du présent accord sans l'autorisation préalable et écrite de l'autre PARTIE. Cette interdiction ne couvre pas la transmission autorisée par le présent accord des informations confidentielles au CEREMA et à l'IPR pour la réalisation du Projet

8.4 Les clauses du présent ACCORD ne pourront être modifiées que par un avenant écrit dûment signé par les PARTIES.

9 LITIGES

Le présent ACCORD sera soumis au droit français, et tout différend relatif à son interprétation ou à son exécution sera porté devant la juridiction compétente.

Fait à Paris, le

La Région Île-de-France	**RATP GI**
Représentée par	Représentée par Jean-Louis Houpert

Annexe 14 - Résilience – Accord de confidentialité SNCF R

Date d'entrée en vigueur :	
Durée de l'Accord :	ans
Fin des obligations de confidentialité :	années après la fin de l'accord pour quelle que cause que ce soit

ACCORD DE CONFIDENTIALITE

ENTRE

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 , dûment habilitée à cet effet,

Dénommée ci-après « SNCF Réseau »

D'une part,

ET

La Région Île-de-France (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP 2024- de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 31 mai 2024,
Dénommée ci-après « la Région »,

D'autre part.

SNCF Réseau et la Région étant ci-après désignées, selon le contexte, la « **Partie Emettrice** » ou la « **Partie Réceptrice** » et ensemble les « **Parties** ».

- Partie Emettrice : désigne la Partie propriétaire ou détentrice de l'Information Confidentielle telle que définie ci-dessous et qui communique cette information ;
- Partie Réceptrice : désigne la Partie destinataire de ladite Information Confidentielle,
- Il est précisé que chacune des Parties pourra à la fois être Partie Réceptrice et Partie Emettrice d'Informations Confidentielles.

PREAMBULE

Dans le cadre de la Charte d'engagement relative à la démarche régionale d'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île de France face aux effets du changement climatique, l'un des objectifs des parties, dont la Région Île de France et SNCF Réseau, est de participer à l'étude de résilience des infrastructures de transports ferrés en Ile de France. L'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France confiée par la Région Île-de-France au CEREMA et à laquelle participera l'Institut Paris Région (IPR) (ci-après l'« Objectif Autorisé »), les Parties sont amenées à se transmettre des Informations Confidentielles telles que définies ci-après.

En cohérence avec l'engagement prévu au titre de la Charte susmentionné, afin de garantir la confidentialité des informations échangées entre elles, les Parties se sont rapprochées pour conclure le présent accord de confidentialité (ci-après l'« Accord »).

CECI EXPOSE, LES PARTIES CONVIENNENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET

L'Accord a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Partie Réceptrice s'engage à conserver et utiliser les Informations Confidentielles communiquées par la Partie Emettrice en vue de lui permettre de réaliser l'Objectif Autorisé.

L'Accord ne peut en aucun cas être interprété par l'une des Parties comme impliquant une obligation de se lier par la suite à un contrat subséquent.

ARTICLE 2 - DEFINITION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Aux fins de l'Accord, le terme « Information(s) Confidentielle(s) » désigne toutes les informations qui peuvent être protégées au titre du savoir-faire, par le secret et notamment toutes les informations divulguées par la Partie Emettrice à la Partie Réceptrice ayant trait directement ou indirectement à la réalisation de l'Objectif Autorisé, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre), comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle, données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre moyen), dès lors qu'elles :

- Sont listées en annexe de l'Accord et/ou ;
- Sont expressément désignées confidentielles au moment de leur divulgation par l'apposition d'une mention restrictive du type « confidentiel » sur le support de l'information divulguée et/ou, dans le cas d'une divulgation orale ou visuelle, si le caractère confidentiel a été confirmé par écrit par la Partie Emettrice dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de ladite divulgation étant entendu que l'information sera considérée comme une Information Confidentielle pendant cette période de trente (30) jours calendaires.

Et, sont considérées comme des Informations Confidentielles toute information qui est de nature à porter atteinte aux dispositions du décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les « Données à Caractère Personnel » éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles la partie réceptrice a accès.

On entend par « Données à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable. Est réputée être une « personne physique identifiable » toute personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

ARTICLE 3 - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET D'USAGE RESTREINT

La Partie Réceptrice s'engage à observer et faire observer la plus stricte confidentialité à l'égard des Informations Confidentielles, à mettre en place et à respecter les mesures de sécurité techniques et organisationnelles appropriées nécessaires à la protection des Informations Confidentielles, entre autres contre la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non-autorisée, ou l'accès non-autorisé, à l'égard notamment des membres de son personnel, de ses prestataires ou de ses sous-traitants.

La Partie Réceptrice s'engage en conséquence à :

- Utiliser les Informations Confidentielles uniquement pour les besoins de l'exécution de l'Objectif Autorisé et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins ;

- Traiter les Informations Confidentielles en n'appliquant pas moins de mesures de sécurité et de précautions que celles qu'elle met en œuvre pour protéger ses propres informations confidentielles, et dont elle garantit qu'elles assurent une protection adéquate contre une divulgation ou un usage non autorisé ;
- Ne communiquer les Informations Confidentielles qu'aux seuls membres de son personnel qui ont besoin d'en connaître dans le strict cadre de l'Objectif Autorisé et s'engage à leur faire respecter des obligations de confidentialité conformes à celles de l'Accord ;
- Ne pas divulguer tout ou partie des Informations Confidentielles à un tiers quelconque sans autorisation écrite préalable de la Partie Emettrice, à l'exception du CEREMA et de l'IPR déjà autorisés par le présent accord à recevoir les informations confidentielles. Dans cette hypothèse, la Partie Réceptrice s'engage à faire signer, avant communication des Informations Confidentielles, un accord de confidentialité en cas de communication à une personne morale et/ou un engagement individuel de confidentialité en cas de communication à une personne physique, devant comporter des restrictions d'utilisation des Informations Confidentielles conformes aux dispositions de l'Accord ;
- Ne pas réaliser de copies ou de reproductions des Informations Confidentielles sauf celles strictement nécessaires à l'exécution de l'Objectif Autorisé.

En tout état de cause, la Partie Réceptrice se porte fort du respect, par les membres de son personnel et les tiers autorisés, des présentes obligations de confidentialité.
Une copie de tous les engagements individuels et accords de confidentialité peut être demandée par la Partie Emettrice.

La Partie Réceptrice s'engage à informer la Partie Emettrice de toute violation de l'une quelconque des obligations prévues par l'Accord et de toute éventuelle fuite d'Informations Confidentielles, et à fournir à la Partie Emettrice toute assistance nécessaire afin de minimiser les effets d'une telle violation ou fuite, sans préjudice de sa responsabilité aux termes de l'Accord.

ARTICLE 4 - EXCLUSIONS

Nonobstant les stipulations de l'Article 3 de l'Accord, ne sont pas considérées comme des Informations Confidentielles les informations pour lesquelles la Partie Réceptrice peut apporter la preuve :

- Qu'elles étaient déjà connues ou détenues par elle avant leur communication par la Partie Emettrice ;
- Qu'elles étaient dans le domaine public à la date d'entrée en vigueur de l'Accord, ou le seront postérieurement, sans qu'il y ait une faute de sa part et/ou notamment des membres de son personnel, prestataires ou sous-traitants ;
- Qu'elles ont été reçues d'un tiers de manière licite sans aucune restriction ni violation de l'Accord ou d'une obligation de confidentialité à laquelle il serait tenu ;
- Qu'elles ont été acquises ou développées par elle de manière indépendante et de bonne foi sans utiliser ou faire référence à des Informations Confidentielles.

Si une partie seulement de l'Information Confidentielle tombe dans le champ d'application de l'une des exceptions ci-dessus énumérées, seule cette partie de l'Information Confidentielle sera exonérée des obligations de confidentialité définies dans l'Accord.

Dans l'hypothèse où la Partie Réceptrice pourrait être contrainte de divulguer des Informations Confidentielles en vertu d'une obligation légale, d'une décision de justice, d'une procédure administrative ou judiciaire, la Partie Réceptrice s'engage à en informer sans délai la Partie Emettrice et à l'assister, si telle est sa demande, afin d'obtenir une injonction protectrice ou tout autre mesure appropriée. En tout état de cause, la Partie Réceptrice s'engage à limiter une telle divulgation au strict nécessaire.

ARTICLE 5 – PROPRIETE INTELLECTUELLE

La Partie Réceptrice reconnait que la Partie Emettrice est titulaire de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle relatifs aux Informations Confidentielles de la partie Emettrice. De ce fait, la Partie

Réceptrice s'engage à ne pas déposer ou revendiquer les Informations Confidentielles de la Partie Emettrice ou tout document incorporant ces dernières à titre de marque, brevet, dessin, modèle, ou tout autre droit de propriété intellectuelle, en son nom ou par un tiers, en France ou à l'étranger. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique ou le secret des affaires.

La Partie Réceptrice s'interdit également de se prévaloir, du fait de la communication des Informations Confidentielles, d'une quelconque cession ou concession de licence telles que définies par le Code de la propriété intellectuelle, sur les Informations Confidentielles appartenant à la Partie Emettrice.

ARTICLE 6 – OBLIGATION DE RESTITUTION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

La Partie Réceptrice s'engage, à première demande et selon les modalités précisées dans celle-ci, à restituer à la Partie Emettrice les Informations Confidentielles et/ou à détruire tout document incorporant lesdites Informations Confidentielles.
Une attestation de restitution/destruction sera signée par la Partie Réceptrice.
Cette restitution et/ou destruction s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support et/ou la forme.

La restitution de l'ensemble des Informations Confidentielles ne libère aucunement la Partie réceptrice des obligations de confidentialité pour la durée telle que prévue à l'article 11 de l'Accord.

Nonobstant ce qui précède, la Partie Réceptrice aura la possibilité de conserver (sans les utiliser) une copie des Informations Confidentielles, dans la seule mesure où cette conservation est rendue nécessaire par la loi, les règlements, ses règles internes écrites ou les usages professionnels (notamment ceux relatifs à la sauvegarde automatique des données électroniques).

ARTICLE 7 – SUIVI DE L'ACCORD

Les personnes désignées ci-après sont chargées du suivi administratif et technique de l'Accord. Toute notification devra leur être adressée.

- Pour SNCF Réseau :

- Pour la région Île-de-France : le directeur des transports ou son représentant

Tout changement de correspondant par l'une des Parties devra être notifié à l'autre Partie avec suffisamment d'anticipation afin de ne pas perturber la bonne exécution de l'Accord.

ARTICLE 8 – ABSENCE DE GARANTIE

Les Informations Confidentielles sont communiquées en l'état. Il appartient à la Partie Réceptrice de prendre sous sa responsabilité toute mesure permettant l'utilisation appropriée et satisfaisante des Informations Confidentielles au vu de ses besoins en lien avec l'Objectif Autorisé.

En outre, il est rappelé par SNCF Réseau que des types d'installations et d'équipements peuvent être visés dans les Informations Confidentielles, lesquels font partie de systèmes industriels complexes, ce qui implique que les Informations Confidentielles soient prises en compte de façon correcte et que tous les paramètres soient scrupuleusement étudiés et mis en œuvre de manière adéquate et adaptée à l'Objectif Autorisé.

La Partie Emettrice n'assumera aucune responsabilité en conséquence ou en rapport avec l'utilisation et/ou l'interprétation des Informations Confidentielles par la Partie Réceptrice.

ARTICLE 9 – RESPONSABILITE

La Partie Réceptrice reconnaît avoir été informée et sensibilisée à son obligation de confidentialité concernant les Informations Confidentielles. La Partie Réceptrice reconnaît donc expressément qu'elle est responsable à l'égard de la Partie Emettrice de toute violation de l'obligation mise à sa charge.

La Partie Réceptrice reconnait la valeur et le caractère unique des Informations Confidentielles et que par conséquent, la violation de l'Accord causera à la Partie Emettrice un préjudice certain.

Dès lors, les Parties conviennent qu'en cas de violation ou de menace de violation de l'obligation de confidentialité, la Partie Emettrice sera en droit d'agir en référé devant toute Cour compétente pour remédier à cette violation ou pour prévenir une violation éventuelle. De telles mesures étant sans préjudice de toute réparation pécuniaire appropriée.

Il est en outre rappelé qu'en application des dispositions du décret n°2015-139 précité, la responsabilité de la Partie réceptrice peut être engagée sur le fondement des dispositions de l'article L. 226-13 du code pénal.

ARTICLE 10 – DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

Nonobstant les dispositions de l'Accord, les Parties déclarent par la présente que les Informations Confidentielles ne contiennent pas de Données à Caractère Personnel. En ce sens, si après la signature de l'Accord, la divulgation de Données à Caractère Personnel devient nécessaire à des fins directement liées aux activités légitimes des Parties dans le cadre de l'Objectif Autorisé, conformément au Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des Données à Caractère Personnel et à la libre circulation de ces données, les Parties s'engagent ainsi à prendre toutes précautions afin de protéger la confidentialité des dites et en particulier toutes mesures d'un point de vue juridique, technique et organisationnel, avant de fournir l'accès à ces informations de façon à empêcher qu'elles ne soient modifiées, copiées, endommagées, détournées ou communiquées à des personnes non expressément autorisées à les recevoir.

ARTICLE 11 – DUREE

L'accord entre en vigueur à compter de la signature par l'ensemble des Parties et reste valable pendant 3 ans.

Il est toutefois entendu entre les Parties que les obligations de protection de la confidentialité des Informations Confidentielles reçues dans le cadre de l'Accord survivront pendant cinq (5) ans à l'expiration de celui-ci pour quelque cause que ce soit. Au-delà, les Parties conviennent que la Partie Réceptrice ne pourra pas exploiter les Informations Confidentielles qu'elle a reçues de la Partie Emettrice et qui sont protégés par des droits de propriété intellectuelle ou au titre du savoir-faire.

S'agissant des Données à Caractère Personnel échangées au titre des Informations Confidentielles, les parties reconnaissent que leur confidentialité est sans limite de durée à l'égard de la personne concernée conformément à la réglementation en vigueur visées à l'article 10.

ARTICLE 12 – RESILIATION

Les Parties peuvent décider de ne pas poursuivre les discussions en lien avec l'Objectif Autorisé et de résilier l'Accord à tout moment, de plein droit, sous réserve de respecter un préavis de trente (30) jours calendaires suivant la date à laquelle cette décision sera notifiée par lettre recommandée avec avis de réception.

Néanmoins, la résiliation des présentes n'a pas pour effet de dégager la Partie réceptrice de respecter les dispositions de l'Accord concernant l'utilisation et la protection des Informations Confidentielles pendant la durée telle que prévue à l'article 11.

ARTICLE 13 – MODALITES D'ACCES

Dans le cas de SNCF Réseau, les informations Confidentielles sont transmises via son système d'information Data RESEAU dont la Partie réceptrice s'engage à signer et respecter la convention d'accès et d'utilisation ainsi que les conditions générales d'utilisation communiquées au moment de la première connexion.

ARTICLE 14 – STIPULATIONS DIVERSES

Toute modification de l'Accord devra faire l'objet d'un avenant écrit et signé par un représentant dûment

habilité de chaque Partie.

La Partie Réceptrice ne peut céder ses droits ou obligations découlant de l'Accord sans l'acceptation écrite et préalable de la Partie Emettrice, sauf à l'égard du CEREMA et de l'IPR qui sont dès à présent autorisés par la Partie Emettrice au titre de l'Accord.

Si une ou plusieurs stipulations de l'Accord sont tenues pour non valides ou sont déclarées comme telles en application d'une loi, d'un règlement ou à la suite d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres stipulations garderont toute leur force et leur portée sauf si l'exécution de l'Accord devient impossible et/ou que la Partie entendant se prévaloir de cette illégalité ou de cette nullité apporte la preuve que cette stipulation a été la cause déterminante de sa volonté de contracter.

Le cas échéant, les Parties procèderont sans délai aux modifications nécessaires en respectant dans la mesure du possible l'accord de volonté existant au moment de la signature de l'Accord de façon à mener à bien l'Objectif Autorisé.

ARTICLE 15 – DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPETENTE

L'Accord est soumis au droit français.

Pour tout différend survenant entre les Parties au titre de l'Accord, les Parties s'efforceront de résoudre celui-ci à l'amiable.

En cas d'échec de la tentative de résolution amiable du différend, la Partie qui l'estime utile pourra saisir les tribunaux compétents.

Ces stipulations ne font toutefois pas obstacle à la faculté, dévolue à la Partie émettrice, d'agir en référé dans les conditions fixées à l'article 9.

SIGNATURES

Fait à : Le :	Fait à : Le :
Pour la Région Île-de-France :	**Pour SNCF Réseau**
Signature :	Signature :

Annexe 15 – Résilience - Accord de confidentialité SNCF GC

ACCORD DE CONFIDENTIALITE

ENTRE

SNCF Gares & Connexions, Société Anonyme au capital social de 77 292 590 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est situé au 16 avenue d'Ivry - 75013 Paris,
Représentée par Mme Aurélie GIBERT , en sa qualité de directrice adjointe des Gares IdF , dûment habilité(e) aux fins des présentes,
Dénommée ci-après « SNCF Gares & Connexions »,

D'une part,

ET

La Région Île-de-France (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° CP 2024- de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,

Dénommée ci-après « la Région »,

D'autre part.

SNCF Gares & Connexions et la Région étant ci-après désignées, selon le contexte, la « **Partie Emettrice** » ou la « **Partie Réceptrice** » et ensemble les « **Parties** ».

- Partie Emettrice : désigne la Partie propriétaire ou détentrice de l'Information Confidentielle telle que définie ci-dessous et qui communique cette information, ici SNCF Gares & Connexions ;
- Partie Réceptrice : désigne la Partie destinataire de ladite Information Confidentielle, ici la Région.

Il est précisé que chacune des Parties pourra à la fois être Partie Réceptrice et Partie Emettrice d'Informations Confidentielles.

PREAMBULE

Dans le cadre de l'étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France confiée par la Région Île-de-France au CEREMA (ci-après l'« Objectif Autorisé ») et à laquelle participera l'IPR, les Parties sont amenées à se transmettre des Informations Confidentielles telles que définies ci-après.

Afin de garantir la confidentialité des informations échangées entre elles, les Parties se sont rapprochées pour conclure le présent accord de confidentialité (ci-après l'« Accord »).

CECI EXPOSE, LES PARTIES CONVIENNENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET

L'Accord a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Partie Réceptrice s'engage à conserver et utiliser les Informations Confidentielles communiquées par la Partie Emettrice en vue de lui permettre de réaliser l'Objectif Autorisé.

Le CEREMA à qui est confiée l'étude sera destinataire des données transmises à la Région Île-de-France ainsi que l'IPR.

L'Accord ne peut en aucun cas être interprété par l'une des Parties comme impliquant une obligation de se lier par la suite à un contrat subséquent.

ARTICLE 2 - DEFINITION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Aux fins de l'Accord, le terme « Information(s) Confidentielle(s) » désigne toutes les informations qui pourraient être protégées au titre du savoir-faire, par le secret et notamment toutes les informations divulguées par la Partie Emettrice à la Partie Réceptrice ayant trait directement ou indirectement à la réalisation de l'Objectif Autorisé, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre), comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle, données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre moyen), dès lors qu'elles :

- Sont listées en annexe de l'Accord et/ou ;
- Sont expressément désignées confidentielles au moment de leur divulgation par l'apposition d'une mention restrictive du type « confidentiel » sur le support de l'information divulguée et/ou, dans le cas d'une divulgation orale ou visuelle, si le caractère confidentiel a été confirmé par écrit par la Partie Emettrice dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de ladite divulgation étant entendu que l'information sera considérée comme une Information Confidentielle pendant cette période de trente (30) jours calendaires.

ARTICLE 3 - OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET D'USAGE RESTREINT

La Partie Réceptrice s'engage à observer et faire observer la plus stricte confidentialité à l'égard des Informations Confidentielles, à mettre en place et à respecter les mesures de sécurité techniques et organisationnelles appropriées nécessaires à la protection des Informations Confidentielles, entre autres contre la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non-autorisée, ou l'accès non-autorisé, à l'égard notamment des membres de son personnel, de ses prestataires ou de ses sous-traitants.

La Partie Réceptrice s'engage en conséquence à :

- Utiliser les Informations Confidentielles uniquement pour les besoins de l'exécution de l'Objectif Autorisé et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins ;
- Traiter les Informations Confidentielles en n'appliquant pas moins de mesures de sécurité et de précautions que celles qu'elle met en œuvre pour protéger ses propres informations confidentielles, et dont elle garantit qu'elles assurent une protection adéquate contre une divulgation ou un usage non autorisé ;
- Ne communiquer les Informations Confidentielles qu'aux seuls membres de son personnel qui ont besoin d'en connaître dans le strict cadre de l'Objectif Autorisé et s'engage à leur faire respecter des obligations de confidentialité conformes à celles de l'Accord ; les parties s'accordent à considérer que la transmission des informations confidentielles au CEREMA en vue de la réalisation de l'objectif autorisé, par la partie réceptrice, est autorisée par le présent accord. Le respect de la confidentialité de ces informations par le CEREMA est régi par les obligations contractuelles prévues en ce domaine par les pièces du marché signé entre la région et le CEREMA. Cette autorisation est également valable pour la transmission d'informations confidentielles à l'Institut Paris Région qui participe à la réalisation de l'étude.
- Ne pas divulguer tout ou partie des Informations Confidentielles à un tiers quelconque sans autorisation écrite préalable de la Partie Emettrice, à l'exception du CEREMA et de l'IPR déjà autorisés par le présent accord à recevoir les informations confidentielles sous les conditions mentionné précédemment. Dans cette hypothèse, la Partie Réceptrice s'engage à faire signer, avant communication des Informations Confidentielles, un accord de confidentialité en cas de communication à une personne morale et/ou un engagement individuel de confidentialité en cas de communication à une personne physique, devant comporter des

restrictions d'utilisation des Informations Confidentielles conformes aux dispositions de l'Accord ;

- Ne pas réaliser de copies ou de reproductions des Informations Confidentielles sauf celles strictement nécessaires à l'exécution de l'Objectif Autorisé.

En tout état de cause :

- La Partie Réceptrice se porte fort du respect, par les membres de son personnel et les tiers autorisés, des présentes obligations de confidentialité ;
- Une copie de tous les engagements individuels et accords de confidentialité peut être demandée par la Partie Emettrice hormis le cas de la transmission d'informations confidentielles, pour la réalisation de l'objet autorisé, au CEREMA qui est régie par les clauses de confidentialité du marché susmentionné.

La Partie Réceptrice s'engage à informer la Partie Emettrice de toute violation de l'une quelconque des obligations prévues par l'Accord et de toute éventuelle fuite d'Informations Confidentielles, et à fournir à la Partie Emettrice toute assistance nécessaire afin de minimiser les effets d'une telle violation ou fuite, sans préjudice de sa responsabilité aux termes de l'Accord.

Nonobstant les stipulations de l'Article 2 de l'Accord, ne sont pas considérées comme des Informations Confidentielles les informations pour lesquelles la Partie Réceptrice peut apporter la preuve :

- Qu'elles étaient déjà connues ou détenues par elle avant leur communication par la Partie Emettrice ;
- Qu'elles étaient dans le domaine public à la date d'entrée en vigueur de l'Accord, ou le seront postérieurement, sans qu'il y ait une faute de sa part et/ou notamment des membres de son personnel, prestataires ou sous-traitants ;
- Qu'elles ont été reçues d'un tiers de manière licite sans aucune restriction ni violation de l'Accord ou d'une obligation de confidentialité à laquelle il serait tenu ;
- Qu'elles ont été acquises ou développées par elle de manière indépendante et de bonne foi sans utiliser ou faire référence à des Informations Confidentielles.

Si une partie seulement de l'Information Confidentielle tombe dans le champ d'application de l'une des exceptions ci-dessus énumérées, seule cette partie de l'Information Confidentielle sera exonérée des obligations de confidentialité définies dans l'Accord.

Dans l'hypothèse où la Partie Réceptrice pourrait être contrainte de divulguer des Informations Confidentielles en vertu d'une obligation légale, d'une décision de justice, d'une procédure administrative ou judiciaire, la Partie Réceptrice s'engage à en informer sans délai la Partie Emettrice et à l'assister, si telle est sa demande, afin d'obtenir une injonction protectrice ou tout autre mesure appropriée. En tout état de cause, la Partie Réceptrice s'engage à limiter une telle divulgation au strict nécessaire.

La Partie Réceptrice reconnait que la Partie Emettrice est titulaire de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle relatifs aux Informations Confidentielles de la partie Emettrice. De ce fait, la Partie Réceptrice s'engage à ne pas déposer ou revendiquer les Informations Confidentielles de la Partie Emettrice ou tout document incorporant ces dernières à titre de marque, brevet, dessin, modèle, ou tout autre droit de propriété intellectuelle, en son nom ou par un tiers, en France ou à l'étranger. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique ou le secret des affaires.

La Partie Réceptrice s'interdit également de se prévaloir, du fait de la communication des Informations Confidentielles, d'une quelconque cession ou concession de licence telles que définies par le Code de la propriété intellectuelle, sur les Informations Confidentielles appartenant à la Partie Emettrice.

La Partie Réceptrice s'engage, à première demande et selon les modalités précisées dans celle-ci, à restituer à la Partie Emettrice les Informations Confidentielles et/ou à détruire tout document incorporant lesdites Informations Confidentielles.

Une attestation de restitution/destruction sera signée par la Partie Réceptrice.

Cette restitution et/ou destruction s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support et/ou la forme.

Nonobstant ce qui précède, la Partie Réceptrice aura la possibilité de conserver (sans les utiliser) une copie des Informations Confidentielles, dans la seule mesure où cette conservation est rendue nécessaire par la loi, les règlements, ses règles internes écrites ou les usages professionnels (notamment ceux relatifs à la sauvegarde automatique des données électroniques).

Les personnes désignées ci-après sont chargées du suivi administratif et technique de l'Accord. Toute notification devra leur être adressée.

- Pour SNCF Gares & Connexions : la directrice adjointe des Gares IdF ou son.sa représentante
- Pour la région Île-de-France : le directeur des transports ou son représentant

Tout changement de correspondant par l'une des Parties devra être notifié à l'autre Partie avec suffisamment d'anticipation afin de ne pas perturber la bonne exécution de l'Accord.

Les Informations Confidentielles sont communiquées en l'état. Il appartient à la Partie Réceptrice de prendre sous sa responsabilité toute mesure permettant l'utilisation appropriée et satisfaisante des Informations Confidentielles au vu de ses besoins en lien avec l'Objectif Autorisé.

En outre, il est rappelé par SNCF Gares & Connexions que des types d'installations et d'équipements peuvent être visés dans les Informations Confidentielles, lesquels font partie de systèmes industriels complexes, ce qui implique que les Informations Confidentielles soient prises en compte de façon correcte et que tous les paramètres soient scrupuleusement étudiés et mis en œuvre de manière adéquate et adaptée à l'Objectif Autorisé.

La Partie Emettrice n'assumera aucune responsabilité en conséquence ou en rapport avec l'utilisation et/ou l'interprétation des Informations Confidentielles par la Partie Réceptrice.

La Partie Réceptrice reconnaît avoir été informée et sensibilisée à son obligation de confidentialité concernant les Informations Confidentielles. La Partie Réceptrice reconnaît donc expressément qu'elle est responsable à l'égard de la Partie Emettrice de toute violation de l'obligation mise à sa charge.

La Partie Réceptrice reconnait la valeur et le caractère unique des Informations Confidentielles et que par conséquent, la violation de l'Accord causera à la Partie Emettrice un préjudice certain.

Dès lors, les Parties conviennent qu'en cas de violation ou de menace de violation de l'obligation de confidentialité, la Partie Emettrice sera en droit d'agir en référé devant toute Cour compétente pour remédier à cette violation ou pour prévenir une violation éventuelle. De telles mesures étant sans préjudice de toute réparation pécuniaire appropriée.

On entend par « **Donnée à Caractère Personnel** », toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable (ci-après désignée par « **Personne Concernée** »). Est réputée être une « personne physique identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

Les Parties déclarent que les Informations Confidentielles ne contiennent pas de Données à Caractère Personnel.

Si, après la signature de l'Accord, la divulgation de Données à Caractère Personnel devient nécessaire à des fins directement liées aux activités légitimes des Parties, conformément aux dispositions de la Loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée et du Règlement Général pour la Protection des Données du 27 avril 2016, les Parties s'engagent à prendre toutes précautions afin de protéger la confidentialité des Données à Caractère Personnel contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles elles auraient accès et en particulier d'empêcher qu'elles ne

soient modifiées, copiées, endommagées, détournées ou communiquées à des personnes non expressément autorisées à les recevoir.

Il est toutefois entendu entre les Parties que les obligations de protection de la confidentialité des Informations Confidentielles reçues dans le cadre de l'Accord survivront pendant cinq (5) ans à l'expiration de celui-ci pour quelque cause que ce soit. Au-delà, les Parties conviennent que la Partie Réceptrice ne pourra pas exploiter les Informations Confidentielles qu'elle a reçues de la Partie Emettrice et qui sont protégés par des droits de propriété intellectuelle ou au titre du savoir-faire.

Les Parties pourront décider de ne pas poursuivre les discussions en lien avec l'Objectif Autorisé et de résilier l'Accord à tout moment, de plein droit, sous réserve de respecter un préavis de trente (30) jours calendaires suivant la date à laquelle cette décision sera notifiée par lettre recommandée avec avis de réception.

Toute modification de l'Accord devra faire l'objet d'un avenant écrit et signé par un représentant dûment habilité de chaque Partie.

La Partie Réceptrice ne peut céder ses droits ou obligations découlant de l'Accord sans l'acceptation écrite et préalable de la Partie Emettrice, sous réserve du Cerema et de l'IPR pour lesquels une autorisation est déjà contenue dans le présent accord.

Si une ou plusieurs stipulations de l'Accord sont tenues pour non valides ou sont déclarées comme telles en application d'une loi, d'un règlement ou à la suite d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres stipulations garderont toute leur force et leur portée sauf si l'exécution de l'Accord devient impossible et/ou que la Partie entendant se prévaloir de cette illégalité ou de cette nullité apporte la preuve que cette stipulation a été la cause déterminante de sa volonté de contracter.

Le cas échéant, les Parties procèderont sans délai aux modifications nécessaires en respectant dans la mesure du possible l'accord de volonté existant au moment de la signature de l'Accord de façon à mener à bien l'Objectif Autorisé.

L'Accord est soumis au droit français.

Pour tout différend survenant entre les Parties au titre de l'Accord, les Parties s'efforceront de résoudre celui-ci à l'amiable.

En cas d'échec de la tentative de résolution amiable du différend, la Partie qui l'estime utile pourra saisir les tribunaux compétents.

SIGNATURES

Fait à : Le :	Fait à : Le :
Pour la Région Île-de-France :	**Pour SNCF Gares & Connexions**
Signature :	Signature :

Annexe 16 – Résilience – Convention de mise à disposition des données de la DRIEAT et avenant à la déclaration d'intention du 20 avril 2016

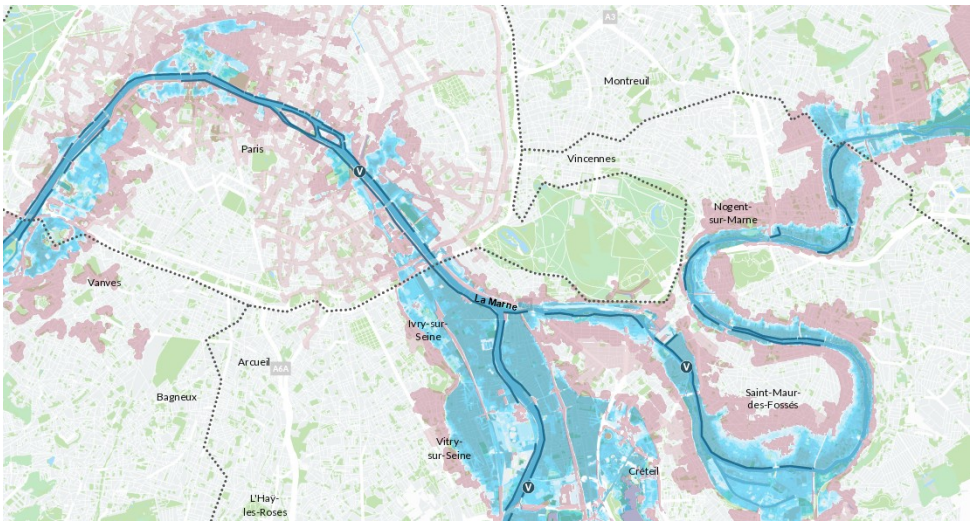
PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France

STRATÉGIE LOCALE DE GESTION
DU RISQUE INONDATION DE LA
MÉTROPOLE FRANCILIENNE

Convention de mise à disposition des Données appartenant aux opérateurs de réseaux

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Déclaration d'intention conclue le 20 avril 2016



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1.0	26/06/17	Signature des 31 membres initiaux
V1.1	14/05/18	Intégration de la CPCU
V1.2	18/04/19	Intégration du Conseil Départemental de l'Essonne
V1.3	09/05/19	Intégration de Climespace [Fraîcheur de Paris]
V1.4	29/11/19	Intégration de l'IAU [Institut Paris Région] et de SPIE [Aqualia]
V1.5	10/02/22	Intégration du SyAGE
V1.6	09/03/22	Intégration de la Métropole du Grand Paris
V2.0	10/08/22	Mise en place d'un cadre sécurisé de diffusion des Données à des tiers

Affaire suivie par

Julien TANGUY – Service Prévention des Risques
Tél. : 01 71 28 46 62
Courriel : julien.tanguy@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur
Julien TANGUY – Service Prévention des Risques – DRIEAT

Relecteur(s)
Laurence BALMES – SPR – DRIEAT
Kléber FAGES – Secrétariat Général de la Zone de Défense – Préfecture de Police

Référence documentaire
Déclaration d'intention : https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/declaration_d_intention_signee-2.pdf
Espace d'échange sécurisé OSMOSE (accès à solliciter auprès de la DRIEAT) : https://osmose.numerique.gouv.fr/jcms/p_3408580/mte-drieat-ile-de-france-vulnerabilite-des-reseaux-face-aux-inondations

Sommaire

ARTICLE 1 : Objet de la Convention....5
ARTICLE 2 : Définition des Données....5
ARTICLE 3 : Propriété des Données....6
ARTICLE 4 : Droit d'utilisation et reproduction des Données....6
ARTICLE 5 : Conditions financières....7
ARTICLE 6 : Confidentialité....7
ARTICLE 7 : Communication des Données à un prestataire et/ou un sous-traitant....8
ARTICLE 8 : Communication des Données à des tiers non signataires....9
8.1. Niveaux de diffusion des Données à des tiers....9
8.2. Modalités de contact auprès des Parties....9
8.3. Cadrage préalable avant diffusion....9
8.4. Tiers destinataires des Données....9
8.5. Parties en charge de la diffusion aux tiers....10
ARTICLE 9 : Responsabilité des Parties....10
ARTICLE 10 : Domiciliation des Parties et désignation des interlocuteurs....11
ARTICLE 11 : Intégration de nouvelles Parties....11
ARTICLE 12 : Durée – Résiliation....11
ARTICLE 13 : Modalités de cession....11
ARTICLE 14 : Loi applicable et clause attributive de compétence....12
Annexe I – Domiciliation des Parties et désignation des interlocuteurs....14
Annexe II – Déclaration d'intention du 20 avril 2016....16
Annexe III – Spécifique à l'État et aux opérateurs de communications électroniques – Modalités de transmissions et de traitement des Données des opérateurs de réseaux de communications électroniques au seul service de l'État....17
Annexe IV – Modèle de formulaire de contact entre une Partie Émettrice de Données et un tiers non signataire....19
Annexe V – Acte d'engagement relatif à l'usage des données géomatiques d'aléas inondation et vulnérabilité des réseaux mises à disposition par l'État à des tiers non signataires....20
Annexe VI – Statut des tiers non signataires pouvant bénéficier d'un accès aux Données....22
Annexe VII – Parties en charge de la diffusion à des Tiers....23

Entre

Le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris représenté par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France

ci-après désigné la « DRIEAT »

Le Préfet de Police, Préfet de la zone de défense et de sécurité de Paris représenté par le Secrétariat Général de la Zone de Défense et de Sécurité de Paris

ci-après désigné le « SGZDS »

L'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France

ci-après dénommés conjointement par « L'État »

et

Les concepteurs et opérateurs de réseaux signataires de la déclaration d'intention du 20 avril 2016 et de la présente Convention

ci-après désignés les « opérateurs réseaux »

et

Les collectivités, groupements de collectivités et établissements publics signataires de la déclaration d'intention du 20 avril 2016 et de la présente Convention

ci-après dénommés les « collectivités et établissements publics »

ci-après dénommés conjointement par « Les Parties » et individuellement « La Partie ».

ÉTANT PRÉALABLEMENT EXPOSÉ CE QUI SUIT :

Dans le cadre de la déclaration d'intention conclue le 20 avril 2016 entre les concepteurs et opérateurs de réseaux, les collectivités et établissements publics, et l'État, relative à la Stratégie Locale de Gestion du risque inondation,

- les concepteurs et opérateurs de réseaux se sont engagés à partager les Données telles que définies ci-après dans la limite des obligations de confidentialité, en s'assurant de la sécurité et de la protection desdites Données, d'abord avec les services de l'État, les autres opérateurs, les collectivités et les groupements de collectivités, puis éventuellement de manière plus large ;
- l'État s'est engagé à mettre en place un espace numérique sécurisé de partage des données et à établir les conventions nécessaires à l'échange des Données

entre acteurs concernés, puis à la mise à disposition de la cartographie obtenue ;

- les animateurs de stratégies de prévention des inondations s'engagent à sensibiliser et accompagner les collectivités, les entreprises et les aménageurs dans l'utilisation des Données disponibles, en vue de réduire la vulnérabilité des territoires ;
- les collectivités et les établissements publics se sont engagés à prendre en compte les vulnérabilités des réseaux pour réduire leur vulnérabilité propre et améliorer la résilience de leurs équipements.

Le cas échéant, les collectivités et établissements publics également gestionnaires de réseaux, peuvent de la même manière produire et partager les Données telles que définies dans la présente Convention. Celles-ci seront alors soumises aux mêmes conditions et obligations.

Conscientes de la sensibilité et du niveau de confidentialité des Données en cause, les Parties souhaitent assurer la sécurité et la protection de ces dernières.

ARTICLE 1 : Objet de la Convention

La présente Convention a pour objet d'organiser et de définir les conditions et modalités de mise à disposition et d'utilisation des Données des concepteurs et opérateurs de réseaux au profit de l'État, des opérateurs de réseaux et des collectivités et établissements publics, dans le cadre de la mise en œuvre de la déclaration d'intention du 20 avril 2016 et dans le strict respect de leur confidentialité.

Il est expressément convenu que la présente Convention ne comporte aucun caractère d'exclusivité.

ARTICLE 2 : Définition des Données

Les Données mises à la disposition des Parties sont celles citées dans la déclaration d'intention du 20 avril 2016.

L'État mettra à disposition les Données suivantes :

- Données disponibles liées à l'aléa inondation par débordement sur les tronçons du réseau de cours d'eau surveillé à l'échelle de l'Île-de-France.

Les opérateurs de réseaux mettront chacun à disposition des Parties les Données suivantes :

- Cartographies de leurs zones de fragilité et d'impact à l'échelle de l'Île-de-France selon une méthodologie définie de manière concertée et selon les scénarios et échéances visées par la déclaration d'intention du 20 avril 2016.

Les Données de type systèmes d'information géographique devront être fournies au format shapefile, et utiliser le système de coordonnées géographiques Lambert 93.

Les Données seront fournies avec une fiche métadonnées décrivant notamment leur généalogie, leur date, leur fréquence de mise à jour envisagée, leur qualité, leur

échelle de saisie/précision des Données, le contact technique, la définition des attributs et les précautions d'usage.

Pendant la durée de la Convention, dès lors que les Parties procéderont à la mise à jour, toutes les Parties en seront informées.

L'ensemble des données est ci-après désigné les « Données des Parties ».

Les Parties mettant à disposition des Données sont dénommées ci-après les Parties Émettrices.

Au regard des impacts concurrentiels d'une telle transmission, chaque opérateur de réseaux de communications électroniques fournira au seul service de l'État, tel que désigné en annexe I de la présente Convention, les Données le concernant selon les modalités qui seront définies en accord entre les opérateurs concernés et l'État dans l'annexe III de la présente Convention, spécifique aux opérateurs de communications électroniques. L'État se chargera de consolider l'ensemble des Données ainsi transmises par les opérateurs de communications électroniques, y compris la fiche métadonnées citée au présent article, et les restituera de manière anonymisée à l'ensemble des Parties.

ARTICLE 3 : Propriété des Données

Chacune des Parties est et demeure entièrement propriétaire des Données qu'elle met à disposition des autres Parties, quelle qu'en soit la modalité, dans le cadre des présentes. S'agissant des délégataires de service public, les Parties actent de ce que les Données appartiennent à l'autorité délégante. En conséquence, elles ne pourront être mises à disposition par l'opérateur de réseau concerné que dans la mesure où il aura été autorisé par son autorité délégante.

Les Données des Parties ne font pas l'objet d'une cession mais d'une mise à disposition et d'un droit d'utilisation, non cessible, consenti à titre non exclusif, dans le cadre strict de la mise en œuvre de la déclaration d'intention du 20 avril 2016, et selon les modalités définies aux présentes.

Il appartient à chaque fournisseur de Données d'autoriser au cas par cas la transmission de ses Données par l'une des Parties à un bureau d'étude pour une analyse de fragilités.

ARTICLE 4 : Droit d'utilisation et reproduction des Données

Les Parties s'engagent à ne pas utiliser totalement ou partiellement les Données des Parties qui leur sont transmises dans le cadre de la présente Convention à d'autres fins que celles strictement nécessaires à l'étude de la fragilité de leur réseau ou de leur territoire de compétence aux risques d'inondation, dans le cadre de la mise en œuvre de la déclaration d'intention du 20 avril 2016. Notamment ne pas utiliser les Données des Parties à des fins commerciales ou publicitaires, ou d'en tirer un profit pécuniaire direct ou indirect.

Il est convenu entre les Parties qu'aucune utilisation de ces Données autre que celle définie pour la mise en œuvre de la déclaration d'intention du 20 avril 2016, ne sera autorisée, et notamment il ne pourra en être fait aucune utilisation ni exploitation, sur quelque support que ce soit, à des fins commerciales, marketing ou publicitaires, ou pour en obtenir un avantage, de quelque nature que ce soit.

Toute divulgation, communication, mise à disposition des Données des Parties à des tiers, sous toute forme et pour quelque motif que ce soit, est strictement interdite, à défaut d'autorisation expresse et préalable de la Partie Émettrice, le cas échéant dans le cadre de l'article 8 « Communication des Données à des tiers non signataires ».

De même, les Parties s'interdisent de modifier, de quelque manière que ce soit, les Données des Parties.

Il devra être fait systématiquement mention sur les publications reproduisant les Données de Parties de la date, de la source (hors opérateurs de communications électroniques) ou de la propriété de la Donnée. Les publications porteront la mention « confidentiel » au sens des conditions de diffusion et d'utilisation définies par la présente convention, sauf si les Données de différentes Parties sont agrégées et anonymisées.

Les droits de reproduction et de représentation suivants sont consentis par les Parties aux autres Parties, à titre non exclusif, pour la durée de la présente Convention, et pour les seuls besoins de la mise en œuvre de la déclaration d'intention du 20 avril 2016 :

- le droit d'en faire des copies, sur tout support, matériel et immatériel, pour les seules équipes concernées et pour les seules finalités définies

En cas de création par une Partie d'une étude ou tout autre document réalisé sur la base des Données mises à disposition, la Partie disposera des droits de propriété intellectuelle sur l'étude ou le document ainsi créé, et sera tenue de citer la source et la date des Données sur lesquelles se base l'étude ou le document ainsi réalisé.

ARTICLE 5 : Conditions financières

La présente Convention est exécutée à titre gratuit et ne donne pas lieu à contrepartie financière, pour quelque motif que ce soit.

ARTICLE 6 : Confidentialité

Pendant la durée de la présente Convention et sans délai après l'expiration de cette dernière, l'ensemble des Données, telles que définies à l'article 2, portant ou non la mention « confidentiel », doit être considéré comme confidentiel, à l'exception des Données dont la partie Bénéficiaire peut apporter la preuve écrite :

- qu'elles étaient déjà dans le domaine public lors de leur communication ;
- qu'elles étaient déjà connues par la Partie Bénéficiaire avant qu'elles ne lui soient transmises ;
- qu'elles étaient déjà communiquées par un tiers qui était en droit de les divulguer.

Les Parties s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver la nature strictement confidentielle des Données et notamment à :

- ne publier ou divulguer aucune Donnée, sauf nécessité légale, réglementaire, administrative ou judiciaire impérative ; et ce, à la condition d'en avoir averti immédiatement et par écrit la Partie Émettrice et à l'assister si telle est sa de-

mande, afin d'obtenir une injonction protectrice ou tout autre recours approprié pour que la confidentialité vis-à-vis des tiers soit assurée ;

- ne communiquer des Données qu'aux seules personnes physiques (i.e. strictement le personnel de la Partie concernée) et personnes physiques et morales tierces, tels que les sous-traitants d'une des parties, après autorisation expresse de la Partie Émettrice qui auraient directement besoin de les connaître pour la réalisation des missions visées dans le cadre de la présente Convention et qui sont liées par des obligations de confidentialité, dans les conditions visées à l'article 7. Chaque Partie demeure responsable, vis-à-vis des autres Parties, de l'utilisation qui est faite par les personnes susvisées ;
- prendre toutes mesures permettant d'éviter l'accès et l'utilisation détournée ou frauduleuse par des tiers notamment des Données ;
- ne pas utiliser les Données à d'autres fins que celles spécifiées dans la présente Convention ;
- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des Données au même titre que les siennes ;
- avertir immédiatement par écrit la Partie Émettrice de tout élément pouvant laisser présumer une violation des obligations découlant du présent article.

Au choix de la Partie Émettrice ou à sa sortie de la convention, les Données ainsi que leurs copies/reproductions éventuelles, quel qu'en soit le support, lui seront restituées ou certifiées détruites par la Partie Bénéficiaire. Cette restitution ou destruction devra être effectuée dans les meilleurs délais sur requête effectuée par simple demande écrite de la Partie Émettrice envoyée à la Partie Bénéficiaire, sans qu'aucune justification ne soit nécessaire ou, en tout état de cause, dans les trente (30) jours calendaires suivants la cessation de la présente Convention pour quelque cause que ce soit. À la demande écrite de la Partie Émettrice, sera jointe une lettre aux termes de laquelle la Partie Bénéficiaire attestera avoir restitué ou détruit l'ensemble des Données en sa possession. La restitution ou la destruction de l'ensemble des Données ne libère aucunement la Partie Bénéficiaire des obligations de confidentialité inscrites dans la présente Convention.

ARTICLE 7 : Communication des Données à un prestataire et/ou un sous-traitant

Par exception aux dispositions des articles ci-dessus, les Parties pourront remettre tout ou partie des Données à un prestataire auquel elles ont recourt dans le cadre de la réalisation et/ou de l'exécution pour leur compte d'une prestation technique pour les stricts besoins de la mise en œuvre de la déclaration d'intention du 20 avril 2016.

À cet égard, les Parties sont tenues de faire respecter l'obligation de confidentialité et devront prendre toutes les précautions nécessaires afin de conserver la confidentialité des Données. Les Parties seront tenues pour responsables en cas de violation de l'obligation de confidentialité commise par un de leurs prestataires ou sous-traitants.

ARTICLE 8 : Communication des Données à des tiers non signataires

Par exception aux dispositions des articles ci-dessus, les Parties pourront autoriser la diffusion de tout ou partie de leurs Données à des tiers, diffusion classée selon différents niveaux.

8.1. Niveaux de diffusion des Données à des tiers

Chaque Partie précise le ou les niveaux de diffusion de ses Données auxquels elle souscrit ; par défaut, le niveau 0 est considéré :

- le niveau 0 correspond aux dispositions des articles 4 et 6 : diffusion sur l'espace numérique sécurisé auprès des seules Parties ;
- au niveau 1, la Partie accepte que ses Données soient diffusées de manière agrégée et anonymisée avec celles de plusieurs Parties. Ces nouvelles Données agrégées et anonymisées, dénommées Zones Impactées Non Inondées, sont mises en ligne sur un espace sans accès restreint. Ces Zones Impactées Non Inondées sont diffusées au format SIG à des tiers après demande motivée auprès des parties visées à l'article 8.5 ;
- au niveau 2, la Partie accepte que ses Données soient diffusées à des tiers au format SIG après demande motivée auprès des parties visées à l'article 8.5 ;
- au niveau 3, la Partie accepte que ses Données soient mises à disposition sur un espace numérique à accès restreint (visualisation et diffusion au format SIG). L'accès à cet espace numérique est délivré à des tiers, après demande motivée auprès des parties visées à l'article 8.5 ;
- au niveau 4, la Partie accepte que ses Données sont mises en ligne sur un espace sans accès restreint.

Les Parties font part à l'État du niveau de diffusion souhaité de leurs Données lors de la signature de la présente convention. Le niveau de diffusion peut à tout moment être modifié à l'initiative de la Partie par signature d'un avenant simple à la convention.

8.2. Modalités de contact auprès des Parties

Quels que soient les niveaux de diffusion choisis, les Parties précisent, lors de la signature, selon le modèle du formulaire en annexe IV de la présente convention, les modalités de contact que l'État pourra fournir à des tiers non visés à l'annexe VI, notamment pour les aménageurs ; ce formulaire est mis à jour en tant que de besoin à l'initiative des Parties.

8.3. Cadrage préalable avant diffusion

Pour les Parties s'engageant à la diffusion de leurs Données pour les niveaux 1 à 4, les messages d'accompagnement génériques et les procédures d'accès aux Données sont définis préalablement avec l'État.

8.4. Tiers destinataires des Données

Les tiers destinataires des Données au format SIG (niveaux 1 à 3) s'engagent à leur tour à l'usage strictement interne des Données au format SIG, à ne pas diffuser ses

Données et confirment prendre en compte les précautions d'usage (modèle d'acte d'engagement en annexe V).

Le statut des tiers pouvant demander à disposer des Données est fixé en annexe VI. Les annexes V et VI peuvent être modifiées par avenant simple de la convention. La demande de modification sera transmise par courriel de l'État aux Parties pour avis sous un (1) mois. Sans retour motivé sous un (1) mois, l'avis de la Partie est considéré favorable tacitement. L'avenant à la convention est mis à disposition sur l'espace numérique sécurisé de partage des données.

La liste nominative des tiers bénéficiaires de Données au format SIG (niveaux 1 à 3) est tenue à jour par les Parties visées à l'article 8.5 et mise à disposition sur l'espace numérique.

8.5. Parties en charge de la diffusion aux tiers

Les Parties signataires de la convention chargées de la diffusion aux tiers définis à l'article 8.4 sont nommément listées en annexe VII.

Ces Parties s'engagent à sensibiliser les Tiers destinataires des Données sur les limites d'usage associées en respectant le cadrage préalable défini avec les Parties fixé à l'article 8.2, en faisant signer aux Tiers l'acte d'engagement (annexe V) et en mettant à jour la liste nominative des Tiers mise à disposition sur l'espace numérique.

L'annexe VII peut être modifiée par avenant simple de la convention. La demande de modification sera transmise par courriel de l'État aux Parties pour avis sous un (1) mois. Sans retour motivé sous un (1) mois, l'avis de la Partie est considéré favorable tacitement. L'avenant à la convention est mis à disposition sur l'espace numérique sécurisé de partage des données.

ARTICLE 9 : Responsabilité des Parties

Les Parties Émettrices sont responsables de la qualité des Données et documents qu'elles fournissent et des opérations qu'elles réalisent dans le cadre de l'exécution de la présente Convention, sous réserves des précisions et précautions d'usage fournies avec les Données évoquées à l'article 2.

Les Parties Émettrices ne sont pas responsables de l'utilisation qui est faite des Données et ne garantissent pas le résultat de localisation ou d'identification obtenu, spécialement lors d'une restitution cartographique à une échelle et dans un système de projection des coordonnées non conformes avec ceux utilisés pour la numérisation de Données. L'appréciation de la compatibilité des fichiers avec les moyens logistiques et matériels de l'utilisateur relève de la seule et exclusive appréciation de ce dernier.

Les Parties Émettrices ne peuvent être tenues comme responsables d'une utilisation frauduleuse, irrégulière ou d'une interprétation erronée des informations qu'elles mettent à disposition, qu'elles créent ou non un préjudice aux Parties.

Chaque Partie accepte et reconnaît que les Données communiquées ou devant lui être communiquées par une Partie Émettrice dans le cadre de la présente Convention sont, par nature, des informations précieuses, dont l'utilisation détournée ou la

communication non-autorisée est susceptible de causer à la Partie Émettrice un dommage certain justifiant tout recours ou action de sa part.

ARTICLE 10 : Domiciliation des Parties et désignation des interlocuteurs

La domiciliation des Parties et la désignation des interlocuteurs est jointe en annexe I de la présente Convention. Cette annexe est mise à jour à l'initiative des Parties.

ARTICLE 11 : Intégration de nouvelles Parties

De nouvelles Parties peuvent intégrer la démarche sous réserve d'un avis favorable de toutes les Parties déjà signataires de la convention. La demande d'intégration sera transmise par courriel de l'État aux Parties pour avis sous un (1) mois. Sans retour motivé sous un (1) mois, l'avis de la Partie est considéré favorable tacitement. L'avenant à la convention est mis à disposition sur l'espace numérique sécurisé de partage des données.

ARTICLE 12 : Durée – Résiliation

12.1. La présente Convention est conclue pour une durée de 3 ans tacitement reconductibles à compter de sa date de notification par l'État aux signataires sauf en ce qui concerne les dispositions de l'article 6 relatives aux obligations de confidentialité.

12.2. Chacune des Parties pourra résilier la présente Convention de manière anticipée par lettre recommandée avec accusé de réception sans préavis.

12.3. En cas d'inexécution ou de violation par l'une des Parties à l'une des obligations mise à sa charge dans le cadre de la présente Convention, et après une mise en demeure adressée par l'État ou la Partie victime par lettre recommandée avec accusé de réception restée infructueuse pendant 15 jours calendaires, la présente Convention pourra immédiatement être résiliée de plein droit, sans préjudice des dommages et intérêts.

12.4 La résiliation de la présente Convention n'aura pas pour effet de dégager les parties de leur obligation de respecter les dispositions des articles 4 et 6 concernant l'utilisation, la divulgation et la protection des Données reçues avant la date de la résiliation ; les obligations contenues dans ces dispositions restant en vigueur pendant la période définie à l'article 6.

12.5 En cas de faits ou évènements constituant des cas de force majeure, les obligations résultant de la présente Convention seront suspendues pendant toute la durée de ces faits ou évènements. Le terme de force majeure désigne tout évènement irrésistible, extérieur et imprévisible, rendant impossible l'exécution de tout ou partie des obligations contractuelles de l'une ou l'autre des Parties.

12.6. À la cessation de la présente Convention, pour quelle que cause que ce soit, chaque Partie s'engage à cesser d'utiliser, dans les conditions définies à l'article 4, les Données de l'autre Partie et, au choix de l'autre Partie, à les détruire ou à les restituer conformément à l'article 6 de la présente Convention.

ARTICLE 13 : Modalités de cession

La présente Convention n'engage que les Parties ou toute personne morale s'y substituant, et ne saurait être cédée, totalement ou partiellement, à quelque titre que ce soit, sauf accord préalable et écrit des autres Parties.

ARTICLE 14 : Loi applicable et clause attributive de compétence

La présente Convention est soumise au droit français.

En cas de litige relatif à la validité, la formation, l'exécution, la résiliation et/ou à l'interprétation des présentes, les Parties devront tenter de bonne foi de parvenir à un accord amiable permettant de régler cette difficulté. Dans le cas où un accord amiable ne serait pas trouvé, le différend serait alors soumis à la compétence exclusive du Tribunal compétent de Paris.

Pour la Préfecture de Région Île-de-France, Préfecture de Paris,

Fait à PARIS, le **26 SEP. 2022**

Le Préfet de la Région d'Île-de-France,
Préfet de Paris,

Marc GUILLAUME

Données produites par la DRIEAT Île-de-France :

- cartographies d'aléas inondation notamment les Zones d'Inondation Potentielles (ZIP-ZICH), référence pour la préparation à la gestion de crise et prise en compte pour les diagnostics de vulnérabilité par les opérateurs de réseaux ;
- cartographies de vulnérabilité du réseau routier.

La Préfecture de Région Île-de-France s'engage sur les niveaux de diffusion suivants :

niveau 0	diffusion des Données aux membres signataires	**oui**	
niveau 1	Données agrégées et anonymisées : visualisation sur un site sans accès restreint et diffusion sécurisée à des tiers*	**oui**	~~non~~
niveau 2	diffusion sécurisée des Données par l'État à des tiers*	**oui**	~~non~~
niveau 3	visualisation et diffusion des Données à des tiers* sur un outil à accès restreint	**oui**	~~non~~
niveau 4	visualisation des Données sur un site sans accès restreint	**oui**	~~non~~

* tiers concernés : ces tiers s'engagent à ne pas diffuser les Données (annexe V) ; le statut des tiers est défini à l'annexe VI.

Pour la Partie : ……

Nom du signataire : ……

Fonction : ……

Signature :

Fait à le

En cas de mise à disposition de Données par la Partie, elle s'engage sur les niveaux de diffusion suivants :

niveau 0	diffusion des Données aux membres signataires	oui	
niveau 1	Données agrégées et anonymisées : visualisation sur un site sans accès restreint et diffusion sécurisée à des tiers*	oui □	non □
niveau 2	diffusion sécurisée des Données par l'État à des tiers*	oui □	non □
niveau 3	visualisation et diffusion des Données à des tiers* sur un outil à accès restreint	oui □	non □
niveau 4	visualisation des Données sur un site sans accès restreint	oui □	non □

* tiers concernés : ces tiers s'engagent à ne pas diffuser les Données (annexe V) ; le statut des tiers est défini à l'annexe VI.

Annexe I – Domiciliation des Parties et désignation des interlocuteurs

Pour l'État

Pour *Monsieur le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris ; la DRIEAT* Adresse : DRIEAT Île-de-France 12 COURS LOUIS LUMIERE CS 70027 94307 VINCENNES CEDEX Interlocuteur : Julien TANGUY Pour l'Agence Régionale de Santé Adresse : Interlocuteur :	Pour *Monsieur le Préfet de Police, Préfet de la zone de défense et de sécurité de Paris ; le SGZDS* Adresse : Secrétariat Général de la Zone de Défense et de Sécurité Bureau Planification – Département Préparation à la Gestion des Crises Préfecture de Police – 1 bis, rue de Lutèce – 75195 paris cedex 04 Interlocuteur : Kléber FAGES

Pour les concepteurs et opérateurs de réseau

Pour *ENEDIS* Adresse : Interlocuteur :	Pour *RTE* Adresse : Interlocuteur :
Pour *GrDF* Adresse : Interlocuteur :	Pour *GRT gaz* Adresse : Interlocuteur :
Pour *RATP* Adresse : Interlocuteur :	Pour *SNCF (SNCF Réseau)* Adresse : Interlocuteur :
Pour *la SGP* Adresse : Interlocuteur :	Pour *Eau de Paris* Adresse : Interlocuteur :
Pour *SIAAP,* Adresse : Interlocuteur :	Pour *Veolia Eau* Adresse : Interlocuteur :
Pour *Suez Eau France* Adresse : Interlocuteur :	Pour *Orange* Adresse : Interlocuteur :
Pour *SFR* Adresse : Interlocuteur :	Pour *Bouygues Telecom* Adresse : Interlocuteur :
Pour *la CPCU* Adresse : 185 rue de Bercy 75012 PARIS Interlocuteur : Adan AHMAYMI	Pour *Climespace* Adresse : Interlocuteur :

Pour *Aqualia* Adresse : Interlocuteur :	

Pour les collectivités et groupements de collectivités

Pour *la Ville de Paris* Adresse : Interlocuteur :	Pour *le conseil départemental des Hauts-de-Seine* Adresse : Interlocuteur :
Pour *le conseil départemental de Seine-Saint-Denis* Adresse : Interlocuteur :	Pour *le conseil départemental du Val de Marne* Adresse : Hôtel du département – DSEA / SPEAU – 94054 CRETEIL CEDEX Interlocuteur : M. Olivier CAPITANIO
Pour *Ile-de-France Mobilités* Adresse : *Interlocuteur :*	Pour *le Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF)* Adresse : *Interlocuteur :*
Pour le SIGEIF *Adresse :* *Interlocuteur :*	Pour *le SIPPEREC* Adresse : *Interlocuteur :*
Pour *AQUAVESC* Adresse : *Interlocuteur :*	Pour *SENEO* Adresse : *Interlocuteur :*
Pour *l'EPTB Seine Grands Lacs* Adresse : 12 rue Villiot 75012 PARIS *Interlocuteur :* Yann RAGUENES	Pour *l' EPTB Entente Oise Aisne* Adresse : *Interlocuteur :*
Pour *le SMSO (Syndicat Mixte Seine Ouest)* Adresse : Hôtel du Département – 2 place André Mignot – 78012 VERSAILLES CEDEX *Interlocuteur :* Caroline DOENLEN	Pour la *Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR)* Adresse : *Interlocuteur :*
Pour *le conseil départemental de l'Essonne* Adresse : Interlocuteur :	Pour *l'Institut Paris Région (IPR)* Adresse : *Interlocuteur :*
Pour *le Syndicat mixte pour l'assainissement et la gestion de l'eau du bassin versant de l'Yerres-Seine (SyAGE)* Adresse : Interlocuteur :	Pour *la Métropole du Grand Paris (MGP)* Adresse : *Interlocuteur :*

Annexe II – Déclaration d'intention du 20 avril 2016

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Déclaration d'intention

conclue le 20 avril 2016 entre

Monsieur le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
Monsieur le Préfet de Police, Préfet de la zone de défense et de sécurité de Paris

Les concepteurs et opérateurs de réseau suivants : ERDF, RTE, GRDF, GRTgaz, RATP, SNCF, SGP, Eau de Paris, SIAAP, Véolia Eau, Suez Eau France, Orange, Numéricable-SFR, Bouygues Telecom

et

Les collectivités et groupements de collectivités suivants : la Ville de Paris, les conseils départementaux des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, le STIF, le SEDIF, le Sigeif, le SIPPEREC, le SEPG, le SMGSEVESC, l'EPTB Seine Grands Lacs et Entente Oise Aisne, le SMSO et la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR)

Une crue majeure sur les grands cours d'eau franciliens (Oise, Marne, Seine) engendrera des dégâts matériels et économiques considérables, estimés à 30 milliards d'euros de coûts directs et vraisemblablement le double en coûts indirects. Afin de stabiliser à court terme et réduire à moyen terme le coût des dommages tel que fixé par la Stratégie nationale de gestion des risques d'inondation, la réduction de la vulnérabilité des réseaux structurants constitue, un axe d'amélioration prioritaire pour l'ensemble des parties prenantes à la Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation.

Les réseaux critiques nécessaires au fonctionnement de l'agglomération seront en effet affectés par la montée des eaux, et leur mise en défaut perturbera des territoires situés bien au-delà de la zone inondable. La réduction de la vulnérabilité au risque d'inondation doit ainsi être pleinement intégrée lors de la conception et de la réalisation de nouvelles infrastructures de réseau, et lors de leur renouvellement.

Le partage des données permet en outre aux opérateurs de réseaux de réduire leurs propres vulnérabilités en tenant compte de celles de leurs fournisseurs, limitant ainsi les effets dominos en chaîne.

Enfin, la mise à disposition de cette connaissance permet d'améliorer la résilience des territoires en prenant en compte ces fragilités dès la conception des opérations de renouvellement urbain ou dans les plans communaux de sauvegarde afin de raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés.

Par la présente déclaration d'intention, les **concepteurs et opérateurs de réseau** s'engagent à :

1/ améliorer le diagnostic de leur vulnérabilité :

- en identifiant les points de vulnérabilité de leurs réseaux et leurs interdépendances ;
- en s'engageant dans une démarche de cartographie à l'échelle de l'Île-de-France de leurs zones de fragilité et d'impact selon une méthodologie définie de manière concertée.

L'objectif est d'aboutir pour septembre 2016, à une première cartographie établie pour chacun des 4 scenarii de crue utilisés dans la disposition spécifique Inondation du dispositif Orsec zonal (de R.0.6 jusqu'au scénario R.1.15), basée sur l'état actuel des connaissances et identifiant les pistes d'amélioration. Cette cartographie sera ensuite affinée pour tenir compte des nouvelles données disponibles que sont les zones inondées potentielles (ZIP) mises à disposition des opérateurs au début de l'année 2016.
Une réflexion sera engagée d'ici fin 2017, pour étudier l'impact de la crue extrême (équivalent R 1.4) cartographiée dans le cadre de la directive européenne Inondation sur les zones de fragilité et d'impact précédemment définies.

- en partageant les données dans la limite des obligations de confidentialité, et en s'assurant de la sécurité et de la protection des données, d'abord avec les services de l'État, les autres opérateurs, les collectivités et les groupements de collectivités, puis avec les entreprises et aménageurs selon des conditions établies dans une convention d'échange de données.

2/ se préparer à la gestion de crise :

- en réalisant un plan de continuité d'activité intégrant la problématique de l'inondation, tenant compte des délais de sortie de crise et de remise en fonctionnement des services. Ce plan de continuité d'activité est transmis à l'État ;
- en réalisant des exercices de crises afin de s'assurer de la robustesse du dispositif, et en participant à ceux organisés par l'État.

3/ travailler, dans le périmètre de leur champ réglementaire et contractuel de compétences, à la réduction de la vulnérabilité et l'amélioration de la résilience de leurs installations afin d'assurer autant que possible la continuité du service public :

- en prenant en compte la thématique de la vulnérabilité à l'inondation, et notamment la problématique du retour à la normale, à l'occasion des programmes de conception et de réalisation de nouvelles infrastructures, ainsi que des programmes d'entretien et de renouvellement ;
- en entreprenant, lorsque jugées pertinentes techniquement et économiquement, des actions de réduction de la vulnérabilité et d'amélioration de la résilience.

Par la présente déclaration d'intention, la **Fédération nationale des collectivités concédantes et régies** s'engage à promouvoir la démarche auprès de ses adhérents.

Par la présente déclaration d'intention, les **animateurs de la Stratégie Locale** de Gestion du risque inondation s'engagent à sensibiliser et accompagner les collectivités, les entreprises et les aménageurs dans l'utilisation des données disponibles, en vue de réduire la vulnérabilité des territoires.

Par la présente déclaration d'intention, les **collectivités et groupements de collectivités compétents** s'engagent à :

1/ prévoir le cas échéant, dans le contrat avec le délégataire de service public les mesures nécessaires à la réduction de la vulnérabilité des réseaux face au risque d'inondation afin d'assurer autant que possible la continuité du service public.

2/ s'assurer dans son rôle d'encadrement du délégataire que ces mesures ont bien été prises, et sont cohérentes avec celles prévues dans les plans de continuité d'activité et dans les PCS quand ils existent.

3/ travailler, dans le périmètre de leur champ réglementaire et contractuel de compétences, à la réduction de la vulnérabilité et l'amélioration de la résilience de leurs installations :

- en prenant en compte la thématique de la vulnérabilité à l'inondation, et notamment la problématique du retour à la normale à l'occasion des programmes de conception et de réalisation de nouvelles infrastructures, ainsi que des programmes d'entretien et de renouvellement ;
- en entreprenant, lorsque jugées pertinentes techniquement et économiquement, des actions de réduction de la vulnérabilité et d'amélioration de la résilience.

Par la présente déclaration d'intention, l'**État** s'engage à :

1/ partager les données disponibles liées à l'aléa inondation par débordement et poursuivre les démarches d'amélioration de la connaissance.

2/ accompagner financièrement et méthodologiquement les études engagées par l'EPTB Seine Grands Lacs afin d'améliorer la connaissance du phénomène de remontée de nappes.

3/ mettre en place un espace numérique sécurisé de partage des données et établir les conventions nécessaires à l'échange des données puis à la mise à disposition de la cartographie obtenue.

4/ favoriser les échanges entre opérateurs en pilotant les actions de coordination et d'actualisation des données dans un processus d'amélioration continue.

5/ intégrer la problématique de l'inondation dans les contrats de service public.

6/ accompagner financièrement, dans la limite des moyens disponibles et le respect des règles de gestion, les actions de réduction de la vulnérabilité via notamment la mobilisation du fonds de prévention des risques naturels majeurs dans le cadre des programmes d'action pour la prévention des inondations.

Annexe III – Spécifique à l'État et aux opérateurs de communications électroniques – Modalités de transmissions et de traitement des Données des opérateurs de réseaux de communications électroniques au seul service de l'État

Le principe retenu est le suivant : les données transmises par les opérateurs de communications électroniques seront chiffrées de bout en bout de la transmission jusqu'au stockage à la DRIEAT.

- **Transmission des données**

Deux modes de transmission seront possibles : par mail ou par clé USB via conteneur ZED.

Le support physique utilisé pour le transport des données doit être rendu à l'opérateur ou détruit après la collecte des données (un PV de destruction sera fourni par la DRIEAT).

- **Contrôle d'accès**

Le mot de passe protégeant le répertoire sur l'outil de chiffrement doit être conforme aux exigences de l'ANSSI et considéré comme fort :

https://www.ssi.gouv.fr/uploads/2021/10/anssi-guide-authentification_multifacteur_et_mots_de_passe.pdf

- **Sécurité des données**

Le DRIEAT s'engage à ne pas communiquer à quiconque les données des opérateurs. Ces données sont intransmissibles et incessibles.

Le traitement des données sera réalisé par la DRIEAT et l'État n'aura recours à aucune prestation tierce.

Les données anonymisées seront hébergées sur la plateforme de partage OSMOSE. Ces données sont stockées sur un serveur appartenant au ministère en charge de l'écologie situé à Bordeaux ; le niveau de sécurité est le même que pour toutes les applications du ministère.

La ou les personne(s) désignée(s) au sein de la DRIEAT qui sera (seront) en charge du stockage et du traitement des données, ainsi que tout agent ayant accès au placard sécurisé de stockage fournira sur demande tout engagement de confidentialité.

L'agent DRIEAT qui procédera au traitement des données disposera le logiciel ZED.

Un espace sécurisé avec un logiciel crypté certifié par l'ANSSI sera créé et pour des raisons pratiques ; il s'agira d'une clé USB qui sera enfermée, en dehors des périodes de travail, dans un placard sécurisé. Le mot de passe comprendra au moins 12 caractères de types différents (majuscules, minuscules, chiffres, caractères spéciaux) comme préconisé par l'ANSSI.

Après fusion et anonymisation, les données des opérateurs doivent être effacées par un mécanisme sûr et empêchant toute récupération de données (produit qualifié ANSSI). Un PV de destruction sera fourni par la DRIEAT.

L'effacement des données sera réalisé en utilisant le logiciel BANCO DATA CLEANER ou équivalent, certifié par l'ANSSI.

La DRIEAT s'engage à communiquer aux opérateurs la survenance de tout incident de sécurité ayant des conséquences directes ou indirectes sur le traitement ou les données des opérateurs.

L'anonymisation des Données doit être irréversible. Le mécanisme d'anonymisation doit être sûr et robuste.

Annexe IV – Modèle de formulaire de contact entre une Partie Émettrice de Données et un tiers non signataire (au titre de l'article 8.2 de la présente convention)

Vulnérabilité face au risque d'inondation / fiche contact opérateurs réseaux

Opérateur de réseau :	

Date de mise à jour de la fiche contact :	

Territoire concerné	**Contact**	**Structure**	**Courriel**	**Téléphone**

Procédure à suivre auprès de l'opérateur :
[Vous pouvez notamment rappeler la logique de sollicitation par vos clients (contacter le contact clientèle qui orientera vers le service technique, par ex) et rappeler que ces analyses de vulnérabilité spécifique font l'objet de prestation spécifique payante.]

Annexe V – Acte d'engagement relatif à l'usage des données géomatiques d'aléas inondation et vulnérabilité des réseaux mises à disposition par l'État à des tiers non signataires
(au titre des niveaux de diffusion 1 à 3 définis à l'article 8 de la convention)

Les données désignées ci-dessous sont mises à disposition par les services de l'État en Île-de-France :

- Cartographies des Zones d'Inondation Potentielles (ZIP-ZICH) à la station de vigilance XXXX (données propriétés de la DRIEAT)
- Cartographies des Zones Impactées Non Inondées (ZINI) issues de l'agrégation par l'Institut Paris Région de Données de vulnérabilité des réseaux XXX
- Cartographies des Zones de fragilité des réseaux XXX

Ces fichiers sont mis à la disposition de la collectivité ou de l'établissement public :

- XXX
- Adresse : ……

Pour les besoins de préparation à la gestion d'une inondation (par exemple pour la mise à jour du Plan Communal de Sauvegarde, du Plan de Continuité d'Activité, du Plan de Protection Contre les Inondations en application du PPRI de la Seine à Paris)
……

Par le présent acte, la collectivité ou l'établissement public :

1. reconnaît avoir pris connaissance des spécifications techniques des fichiers[1] préalablement à la signature du présent acte, notamment aux limites associées à la modélisation qui comportent des incertitudes. Lorsque surviendra la crue, la réalité de terrain pourra être différente de celle « prévue » par la carte. Il conviendra alors de se référer impérativement aux informations disponibles sur le site Vigicrues[2] et aux consignes fournies par les services gestionnaires de crise (préfecture) et les opérateurs de réseaux (RATP, SNCF, ENEDIS, etc.) ;

1 - La notice d'utilisation des Zones d'Inondation Potentielles (ZIP) est disponible sur :
http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/notice_zip_2018_cle2b2e32.pdf
Certaines de ces ZIP-ZICH ont été utilisées dans la cartographie dynamique CartoZIP, produite avec l'Institut Paris Région. L'impact à l'échelle communale (population, emplois, équipements publics) et les fragilités de certains réseaux sont également représentées :
https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=zonesinondables
Les précautions d'usage associées à ces données d'aléas et de fragilités réseaux sont détaillées sous
https://cartoviz.institutparisregion.fr/widgets/ZonesInondables/ressources/docs/zones_inondation_potentielles_precautions_usage_DRIEAT.pdf
Une fiche métadonnées explique la conception des ZINI :
https://cartoviz.institutparisregion.fr/widgets/ZonesInondables/ressources/docs/metadonnees_zone_fragilite_reseaux.pdf

2 - Site Vigicrues : https://www.vigicrues.gouv.fr/niv2-bassin.php?CdEntVigiCru=7
Abonnement possible pour bénéficier des avertissements sur les niveaux de vigilance à l'échelle d'un territoire et des avertissements sur les hauteurs d'eau/débits aux stations hydrométriques : https://espacemembres.vigicrues.gouv.fr/connexion

2. s'engage à n'exploiter ces fichiers, sous toute forme et sous tout support, que pour autant que cette exploitation est strictement liée à la préparation à la gestion de crise, et s'interdit toute autre utilisation des fichiers et des données qu'ils contiennent. Elle reconnaît que les données fournies ne se substituent pas aux éventuelles cartographies réglementaires, telles que celles fixées dans les Plans de Prévention des Risques d'Inondation ;
3. s'interdit notamment toute reproduction à des fins de divulgation, communication, mise à disposition, transmission des fichiers et des données à des tiers, sous toute forme, sur tout support, par quelque moyen et pour quelque motif que ce soit, à titre gratuit ou onéreux ;
4. reconnaît que tout manquement de sa part à ces dispositions engagera sa pleine et entière responsabilité à l'égard des Producteurs de Données XXX ;
5. s'engage à apposer sur tous documents graphiques où les données seront utilisées le producteur des données cartographiques : la DRIEAT Île-de-France, l'Institut Paris Région et les producteurs de Données XXX

Fait à

le

Lu et approuvé (mention manuscrite)	**Pour la collectivité ou l'établissement public** (nom et qualité)	**Signature**

Annexe VI – Statut des tiers non signataires pouvant bénéficier d'un accès aux Données (au titre de l'article 8.4 de la présente convention)

- Collectivités
- Établissements publics

Annexe VII – Parties en charge de la diffusion à des Tiers (au titre de l'article 8.5 de la présente convention)

- Les services de l'État en Île-de-France, en charge de la diffusion des Données des Parties s'étant engagées aux niveaux 1, 2, 3 et 4 définis à l'article 8.1



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement,

de l'aménagement et des transports d'Île-de-France

21-23 rue Miollis 75 732 Paris Cedex 15

Tél : 33 (+1) 40 61 80 80

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr