

## **DÉLIBÉRATION N°CP 2024-227**

### **DU 27 SEPTEMBRE 2024**

#### **DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES FRANCILIENNES**

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 15-527 du 9 juillet 2015 approuvant la convention de financement relative au financement des études préliminaires et aux études d'avant-projet de la gare de Sartrouville,

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

**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 n° CP 2017-425 du 18 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études Projet et premiers travaux d'aménagement – phase 1 de la gare de Villeneuve Saint-Georges au titre du Schéma directeur du RER D ;

**VU** la délibération n° CR 2021-038 du 2 juillet 2021 modifiée, portant délégations de pouvoir du conseil régional à sa Présidente ;

**VU** la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021 modifiée, portant délégations d'attribution du conseil régional à sa commission permanente ;

**VU** la délibération n° CP 2021-251 du 22 septembre 2021 approuvant la convention de financement des études d'Avant-projet de modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges – phase 2 au titre du Schéma directeur du RER D ;

**VU** la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 relative à l'approbation de la convention de financement Ligne RER E à l'Est - Prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (Est +) – Etudes d'avant-projet et acquisitions de données,

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

**VU** la délibération n° CP 2023-149 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° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**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 2024-227 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

### **Article 1 :**

Décide de participer au financement du projet « RER A – Désaturation de la gare de Sartrouville - Etudes de projet (PRO), consultation des entreprises, achats et premiers travaux » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **426 668,50 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **426 668,50 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »
- Opération 710107 « Modernisation des gares RER A ».

### **Article 2 :**

Décide de participer au financement du projet « RER C - Adaptation des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – études d'avant-projet » détaillé dans les fiches projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **16 895 200 €**.

Subordonne le versement des subventions à la signature de la convention jointe en annexe 3 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **16 895 200 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »,

- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710103 « Schéma directeur du RER C ».

### Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « RER D – Gare de Villeneuve Saint-Georges - avenant n° 1 à la convention AVP phase 2 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention pour un montant total maximum prévisionnel de **1 281 000 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 4 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de **1 281 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710110 « Modernisation des gares RER D ».

### Article 4 :

Approuve l'avenant n° 1 à la convention de financement des « études Projet et premiers travaux d'aménagement – phase 1 de la gare de Villeneuve Saint-Georges au titre du Schéma directeur du RER D », joint en annexe 5 et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

### Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « RER E – Prolongement des missions de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie (Est+) - Etudes d'avant-projet complémentaires et études de projet - tranche 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 **13 732 600 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **13 732 600 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

Cette affectation relève du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710105 « Schéma directeur du RER E ».

### Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien P – Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du nouveau matériel roulant sur la branche Château-Thierry – Etudes d'avant-projet » détaillé dans les fiches projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de deux subventions pour un montant total maximum prévisionnel de **4 221 000 €**.

Subordonne le versement de ces subventions 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 **4 221 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2024.

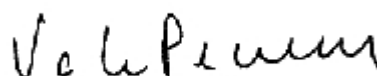
Cette affectation relève du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710115 « Schéma de secteur Transilien – Ligne P ».

#### **Article 7 :**

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 27 septembre 2024, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 27 septembre 2024 (référence technique : 075-237500079-20240927-lmc1221770-DE-1-1) et affichage ou notification le 27 septembre 2024.

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

## **ANNEXES A LA DELIBERATION**

## **Annexe 1 : Fiches projet**

**DOSSIER N° 24006239 - RER D - GARE DE VILLENEUVE SAINT-GEORGES - Avenant n° 1 à la convention AVP phase 2**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 440 000,00 € HT	52,50 %	1 281 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 281 000,00 €

**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 relative aux études complémentaires concernant la désaturation des flux de la gare de Villeneuve Saint-Georges au titre du RER D

**Dates prévisionnelles** : 22 septembre 2021 - 22 septembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Le maître d'ouvrage a initié un travail de réordonnancement des travaux dans une vision plus globale de l'ensemble du périmètre ferroviaire du pôle (AVP Mutualisé) en intégrant les deux projets initiaux. L'objectif est de rechercher des pistes d'optimisation des coûts et de contenir leur dérive dans un calendrier réaliste et compatible avec les projets ferrés de l'axe, ainsi que la programmation capacitaire associée. Il est donc nécessaire de prendre en compte les dépenses déjà engagées de la convention d'études d'Avant-projet de la phase 2 à compter du 22 septembre 2021.

**Description :**

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

L'avenant associé à cette subvention a pour objectif de modifier la convention de financement des études d'Avant-projet de modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges - phase 2 au titre du Schéma directeur du RER D.

Le marché principal ayant été déclaré infructueux, la SNCF a engagé un travail de réordonnancement des travaux dans une vision plus globale de l'ensemble du périmètre ferroviaire du pôle afin d'atterrir sur un AVP mutualisé entre les deux phases du projet en intégrant les deux projets initiaux : le bâtiment voyageurs et la passerelle ainsi que le rehaussement de quai.

L'objectif est de rechercher des pistes d'optimisation des coûts dans un calendrier réaliste et compatible

avec les projets ferrés de l'axe, ainsi que la programmation capacitaire associée.

Des études complémentaires doivent être engagées mais ne sont pas inscrites dans la convention de financement déjà mise en place. Aussi, le budget de la convention relative aux études d'Avant-projet passerelle de 2021 doit être abondé d'un montant de 2,44 M€ courants permettant de couvrir les dépenses supplémentaires de la phase « AVP mutualisé ».

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, Île-de-France Mobilités, 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'avenant à la convention AVP phase 2 concernant la modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges dans le cadre du Schéma directeur du RER D est financé au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant global de l'avenant s'élève à 2 440 000 € courants et son financement se répartit comme suit :

- L'Etat : 22,5 %
- La Région Ile-de-France : 52,5 %
- SNCF Gares & Connexions : 25 %

#### Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

#### 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	2 440 000,00	100,00%
Total	2 440 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	1 281 000,00	52,50%
Etat (en cours d'attribution)	549 000,00	22,50%
SNCF Gares & Connexions (en cours d'attribution)	610 000,00	25,00%
Total	2 440 000,00	100,00%



**DOSSIER N° 24006283 - RER A – Désaturation de la gare de Sartrouville - Etudes de projet (PRO), dossier de consultation des entreprises, Achats et premiers travaux (SNCF Gares et connexions)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	812 701,91 € HT	52,50 %	426 668,50 €
Montant total de la subvention			426 668,50 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

**PRESENTATION DU PROJET**

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

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 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.

La présente subvention correspond au financement des études de projet (PRO), du dossier de consultation des entreprises (DCE), de la phase achats (ACT) et des premiers travaux relatifs à la désaturation de la gare de Sartrouville, dans le cadre du schéma directeur du RER A.

L'avant-projet (AVP) a été validé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités le 18 juin 2024. Le coût objectif est établi à 8 441 135 € constants (CE 12/2023).

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

**Détail du calcul de la subvention :**

Les travaux sont financés dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant global s'élève à 812 701,91 € et est pris en charge comme suit :

- 22,5 % par l'Etat,
- 52,5 % par la Région,
- 25,0 % par la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et connexions.

**Localisation géographique :**

 SARTROUVILLE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Maitrise d'ouvrage	176 427,45	21,71%
Maitrise d'oeuvre	427 245,71	52,57%
Acquisitions de données d'entrées	73 569,91	9,05%
Surcoût Phase AVP	135 458,84	16,67%
Total	812 701,91	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	182 857,93	22,50%
Région (sollicitée)	426 668,50	52,50%
SNCF Gares et connexions (fonds propres)	203 175,48	25,00%
Total	812 701,91	100,00%

**DOSSIER N° 24006285 - RER C - 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** : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	8 516 000,00 € HT	70,00 %	5 961 200,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		5 961 200,00 €

**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 du RER C pour l'arrivée du nouveau matériel roulant.

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2027

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 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. 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. Lors du COPIL du 21/06/2024, le scénario de mise en place du nouveau matériel a été acté.

Ainsi, la présente convention fait suite aux conventions de financement relatives aux études préliminaires. Elle a pour objet de financer les études d'avant-projet d'adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur le RER C.

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 au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027. Le montant de la subvention est de 24 136 000 €, dont 8 516 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 2 554 800 €),
- La Région à 70 % (soit 5 961 200 €).

#### Localisation géographique :

🗺️ REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	4 763 000,00	55,93%
Frais de maîtrise d'oeuvre	1 190 000,00	13,97%
Frais de maîtrise d'ouvrage	2 563 000,00	30,10%
Total	8 516 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	2 554 800,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	5 961 200,00	70,00%
Total	8 516 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006288 - Ligne Transilien P - Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – Etudes d'avant-projet (SNCF Gares et connexions)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 620 000,00 € HT	70,00 %	1 134 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 134 000,00 €

**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 destinée à la réalisation d'études d'avant-projet préalables au déploiement d'un nouveau matériel roulant sur la ligne P du Transilien (branche Paris-Château-Thierry).

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

L'opération consiste à financer les études d'avant-projet préalables au déploiement d'un nouveau matériel roulant sur la branche Paris - Château-Thierry de la ligne P du 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 volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de la convention est de 6 030 000 €, dont :

- 4 410 000 € pour le périmètre de SNCF Réseau (objet de la fiche n° 24006287),
- 1 620 000 € pour le périmètre de SNCF Gares et connexions (objet de la présente fiche).

Le coût du périmètre de SNCF Gares et connexions de 1 620 000 € est pris en charge comme suit:

- l'Etat à 30 %,
- la Région à 70 %.

**Localisation géographique :**

- SEINE ET MARNE
- Aisne

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

<b>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR</b>
--

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	938 000,00	57,90%
Maitrise d'oeuvre	235 000,00	14,51%
Maitrise d'ouvrage	447 000,00	27,59%
Total	1 620 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	486 000,00	30,00%
Région (sollicitée)	1 134 000,00	70,00%
Total	1 620 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006291 - RER E – PROLONGEMENT DES MISSIONS DE VILLIERS-SUR-MARNE A ROISSY-EN-BRIE (EST+) – ETUDES D'AVANT-PROJET COMPLEMENTAIRES ET ETUDES DE PROJET TRANCHE 1 (SNCF GARES & CONNEXIONS)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 260 000,00 € HT	70,00 %	1 582 000,00 €
Montant total de la subvention			1 582 000,00 €

**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 pour la réalisation des études d'avant-projet complémentaires et des études de projet (PRO) tranche 1 pour le prolongement des missions du RER E de Villiers à Roissy-en-Brie, dans le cadre du schéma directeur du RER E à l'Est et de la ligne P.

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le projet consiste à déplacer le terminus du RER E de "Villiers Le Plessis Trévisé" à "Roissy-en-Brie". Pour ce faire, il est nécessaire de :

- créer une voie supplémentaire entre les gares de "Villiers - Le Plessis Trévisé" et "Emerainville - Pontault-Combault";
- d'aménager le nouveau terminus de Roissy-en-Brie par la modification du plan de voies et la création de deux nouvelles voies en tiroir, en arrière gare.

Le projet intégrera également les aménagements du transporteur nécessaires au garage et à la maintenance du parc de matériel roulant qui sera requis à l'horizon de la mise en service du projet.

Cette subvention permet de financer :

- les études d'avant-projet (AVP) complémentaires,
- les études de projet (PRO) - tranche 1.

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 volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le coût de l'opération s'élève à 19 618 000 €, dont :

- 17 328 000 pour le périmètre de SNCF Réseau, objet de la fiche Iris n° 24006290),
- 2 260 000 € pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions, objet de la présente fiche Iris, dont 30% sont apportés par l'Etat et 70% par la Région,
- 30 000 € pour le périmètre de SNCF Voyageurs (objet de la fiche Iris n° 24006292).

#### Localisation géographique :

-  SEINE ET MARNE
-  VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

#### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
AVP complémentaire	370 000,00	16,37%
Etudes de projet - tranche 1	1 890 000,00	83,63%
Total	2 260 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	678 000,00	30,00%
Région (sollicitée)	1 582 000,00	70,00%
Total	2 260 000,00	100,00%



**DOSSIER N° 24006292 - RER E – PROLONGEMENT DES MISSIONS DE VILLIERS-SUR-MARNE A ROISSY-EN-BRIE (EST+) – ETUDES D'AVANT-PROJET COMPLEMENTAIRES ET ETUDES DE PROJET TRANCHE 1 (SNCF VOYAGEURS)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	30 000,00 € HT	70,00 %	21 000,00 €
Montant total de la subvention			21 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF VOYAGEURS SA

Adresse administrative : 4 RUE ANDRE CAMPRA  
93200 SAINT-DENIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Christophe FANICHET, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour la réalisation des études d'avant-projet complémentaires et des études de projet (PRO) tranche 1 pour le prolongement des missions du RER E de Villiers à Roissy-en-Brie, dans le cadre du schéma directeur du RER E à l'Est et de la ligne P.

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le projet consiste à déplacer le terminus du RER E de "Villiers Le Plessis Tréville" à "Roissy-en-Brie". Pour ce faire, il est nécessaire de :

- créer une voie supplémentaire entre les gares de Villiers Le Plessis Tréville et "Emerainville - Pontault-Combault";
- d'aménager le nouveau terminus de Roissy-en-Brie par la modification du plan de voies et la création de deux nouvelles voies en tiroir, en arrière gare.

Le projet intégrera également les aménagements du transporteur nécessaires au garage et à la maintenance du parc de matériel roulant qui sera requis à l'horizon de la mise en service du projet.

Cette subvention permet de financer :

- les études d'avant-projet (AVP) complémentaires,
- les études de projet (PRO) - tranche 1.

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 volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le coût de l'opération s'élève à 19 618 000 €, dont :

- 17 328 000 pour le périmètre de SNCF Réseau (objet de la fiche Iris n° 24006290),
- 2 260 000 € pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions (objet de la fiche Iris n° 24006291),
- 30 000 € pour le périmètre de SNCF Voyageurs (objet de la présente fiche), dont 30% sont apportés par l'Etat et 70% par la Région.

#### Localisation géographique :

-  SEINE ET MARNE
-  VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

#### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Besoin de financement complémentaire (modalités d'actualisation)	30 000,00	100,00%
Total	30 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	9 000,00	30,00%
Région (sollicitée)	21 000,00	70,00%
Total	30 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006284 - RER C - 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** : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	15 620 000,00 € HT	70,00 %	10 934 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		10 934 000,00 €

**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 du RER C pour l'arrivée du nouveau matériel roulant.

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 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.

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. 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. Lors du COPIL du 21/06/2024, le scénario de mise en place du nouveau matériel a été acté.

Ainsi, la présente convention fait suite aux conventions de financement relatives aux études préliminaires. Elle a pour objet de financer les études d'avant-projet d'adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur le RER C.

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 au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027. Le montant de la subvention est de 24 136 000 €, dont 15 620 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 4 686 000 €),
- La Région à 70 % (soit 10 934 000 €).

#### Localisation géographique :

🗺️ REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et autres missions	9 270 000,00	59,35%
Frais de maîtrise d'oeuvre	2 300 000,00	14,72%
Frais de maîtrise d'ouvrage	3 200 000,00	20,49%
Provision pour risques	850 000,00	5,44%
Total	15 620 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	10 934 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	4 686 000,00	30,00%
Total	15 620 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006287 - Ligne Transilien P - Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant – Etudes d'avant-projet (SNCF Réseau)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	4 410 000,00 € HT	70,00 %	3 087 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		3 087 000,00 €

**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 destinée à la réalisation d'études d'avant-projet préalables au déploiement d'un nouveau matériel roulant sur la ligne P du Transilien (branche Paris-Château-Thierry).

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

L'opération consiste à financer les études d'avant-projet préalables au déploiement d'un nouveau matériel roulant sur la branche Paris - Château-Thierry de la ligne P du 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 volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant de la convention est de 6 030 000 €, dont :

- 4 410 000 € pour le périmètre de SNCF Réseau,
- 1 620 000 € pour le périmètre de SNCF Gares et connexions (objet de la fiche n° 24006288).

Le coût du périmètre de SNCF Réseau de 4 410 000 € est pris en charge comme suit:

- l'Etat à 30 %,
- la Région à 70 %.

**Localisation géographique :**

- SEINE ET MARNE
- Aisne

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes	2 795 000,00	63,38%
Maitrise d'oeuvre	654 000,00	14,83%
Maitrise d'ouvrage	860 000,00	19,50%
Provision pour risques	101 000,00	2,29%
Total	4 410 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	1 323 000,00	30,00%
Région (sollicitée)	3 087 000,00	70,00%
Total	4 410 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006290 - RER E – PROLONGEMENT DES MISSIONS DE VILLIERS-SUR-MARNE A ROISSY-EN-BRIE (EST+) – ETUDES D'AVANT-PROJET COMPLEMENTAIRES ET ETUDES DE PROJET TRANCHE 1 (SNCF RESEAU)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041723-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	17 328 000,00 € HT	70,00 %	12 129 600,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		12 129 600,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU  
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour la réalisation des études d'avant-projet complémentaires et des études de projet (PRO) tranche 1 pour le prolongement des missions du RER E de Villiers à Roissy-en-Brie, dans le cadre du schéma directeur du RER E à l'Est et de la ligne P.

**Dates prévisionnelles** : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le projet consiste à déplacer le terminus du RER E de "Villiers Le Plessis Tréville" à "Roissy-en-Brie". Pour ce faire, il est nécessaire de :

- créer une voie supplémentaire entre les gares de Villiers Le Plessis Tréville et "Emerainville - Pontault-Combault";
- d'aménager le nouveau terminus de Roissy-en-Brie par la modification du plan de voies et la création de deux nouvelles voies en tiroir, en arrière gare.

Le projet intégrera également les aménagements du transporteur nécessaires au garage et à la maintenance du parc de matériel roulant qui sera requis à l'horizon de la mise en service du projet.

Cette subvention permet de financer :

- les études d'avant-projet (AVP) complémentaires,
- les études de projet (PRO) - tranche 1.

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 volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le coût de l'opération s'élève à 19 618 000 €, dont :

- 17 328 000 pour le périmètre de SNCF Réseau, dont 30% sont apportés par l'Etat et 70% par la Région (objet de la présente fiche),
- 2 260 000 € pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions (objet de la fiche Iris n° 24006291),
- 30 000 € pour le périmètre de SNCF Voyageurs (objet de la fiche Iris n° 24006292).

#### Localisation géographique :

-  SEINE ET MARNE
-  VAL DE MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Amélioration et modernisation des RER et Transiliens

#### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
AVP complémentaire	5 278 000,00	30,46%
Etudes de projet - tranche 1	12 050 000,00	69,54%
Total	17 328 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	5 198 400,00	30,00%
Région (sollicitée)	12 129 600,00	70,00%
Total	17 328 000,00	100,00%



**Annexe 2 : RER A - Désaturation gare de Sartrouville -  
Convention études PRO**

2024

## Schéma directeur du RER A

Convention de financement relative aux  
études Projet, à la phase DCE et aux  
premiers travaux du projet SNCF de  
désaturation de la gare de Sartrouville

N° convention : 24D29417



## SOMMAIRE

PREAMBULE .....	5
Article 1. Objet de la convention .....	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. Périmètre de la convention.....	6
2.2. Délais de réalisation .....	6
Article 3. Rôles et engagements des parties .....	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations .....	7
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	7
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	7
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage.....	7
3.3. Les financeurs .....	8
3.3.1. Identification .....	8
3.3.2. Engagements .....	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Estimation du coût du Projet .....	8
4.2. Coût de réalisation détaillé.....	8
4.3. Plan de financement.....	9
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région .....	9
4.4.1. Versement d'acomptes .....	9
4.4.2. Versement du solde .....	10
4.4.3. Paiement.....	10
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation .....	10
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	11
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire .....	11
Article 5. Modalités de contrôle .....	11
5.1. Par les financeurs.....	11
5.2. Par Île-de-France Mobilités .....	12
5.3. Intervention d'experts .....	12
Article 6. Audit.....	12
Article 7. Gestion des écarts.....	12
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	12
7.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	12
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention.....	13
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). .....	13
8.2. Comité des financeurs.....	14
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs .....	14
8.4. Suivi de la communication institutionnelle.....	14
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études .....	15
Article 10. Dispositions générales .....	15
10.1. Modification de la convention.....	15
10.2. Règlement des litiges .....	15
10.3. Résiliation de la convention .....	16
10.4. Date d'effet et durée de la convention .....	16
10.5. Mesures d'ordre .....	16
Article 11. PIECES ANNEXES.....	16

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2024-\_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_ 2024,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK, dûment habilitée à cet effet ;

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK, dûment habilitée à cet effet ;

Ci-après désignée 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°2021/\_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,

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

Les financeurs, le maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sont ci-après désignés « **les Parties** »,

## Visas

---

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'environnement ;

**Vu** le code de la commande publique ;

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

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2012/0163 du 06 juin 2012 relative à l'approbation du Schéma directeur du RER A ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France n° CP 12-866 du 21 novembre 2012 approuvant les conventions de financement relatives aux études de Schéma de Principe et premières études d'Avant-Projet du Schéma Directeur du RER A,

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-419 du 30 mai 2013 relative à la convention de financement des études préliminaires des gares du Schéma Directeur du RER A sur le périmètre RATP ;

**Vu** la délibération n°2013-173 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités 10 juillet 2013 approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires d'aménagement des gares RATP du RER A ;

**Vu** la délibération n°2015/262 du 8 juillet 2015 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités approuvant la convention de financement des études préliminaires de la gare de Sartrouville ;

**Vu** la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 15-527 du 9 juillet 2015 approuvant la convention de financement relative au financement des études préliminaires et aux études d'avant-projet sur la Gare de Sartrouville,

**Vu** la délibération n°2018/467 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités 9 octobre 2018 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour l'aménagement de la gare de Sartrouville ;

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

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240618-129 du 18 juin 2024 approuvant le dossier d'avant-projet relatif à la désaturation de la gare du RER A de Sartrouville ;

**Vu** la délibération de la Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-\_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2024 approuvant la présente convention,

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

## DEFINITIONS

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

- « **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant la désaturation de la gare de Sartrouville du RER A.
- « **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.
- « **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par le maître d'ouvrage au titre de la présente convention.
- « **Résultats des Etudes** » : désigne les synthèses des Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention.

## PREAMBULE

### Présentation du contexte

Par une convention de financement conclue le 30 décembre 2015, l'Etat, la Région, IDFM, SNCF Mobilités et SNCF Réseau ont financé, dans le cadre du schéma directeur du RER A, les études préliminaires en faveur du « *réaménagement complet du bâtiment voyageurs de Sartrouville afin de permettre une meilleure gestion des flux en gare et une meilleure lisibilité du service* ».

Ces études préliminaires ayant conclu à la nécessité d'élargir l'un des escaliers du quai C, de créer un escalier fixe menant du bâtiment voyageur au quai A, et de réagencer le bâtiment voyageurs de telle sorte qu'une nouvelle ligne de contrôle automatique des billets (« **CAB** ») soit créée en lieu et place de deux guichets existants, il a été décidé de faire suivre ces études préliminaires d'une phase d'études avant-projet.

Après analyse du dossier des études préliminaires dans sa globalité, IDF Mobilités a estimé que les études d'AVP pouvaient être engagées sur la base de ce programme. C'est ainsi que par délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 9 octobre 2018 (n°2018/467), une convention de 301 400 € courants (soit 289 200 € constants (CE 01/2017)) a été conclue en faveur de la réalisation des études d'avant-projet du projet de désaturation de la gare de Sartrouville.

Le dossier d'études d'avant-projet a été communiqué à Île-de-France Mobilités par le maître d'ouvrage le 22 décembre 2023. Sur cette base, une expertise de ce dossier a été réalisée en interne par Île-de-France Mobilités qui a transmis son avis aux partenaires le 11 mars 2024.

Au terme de cette expertise, le coût d'objectif du Projet est estimé à **8,44 M€** (CE 12/2023), dont 23% de frais de MOA/MOE et 15% de provisions pour risques (PR) du montant total des travaux. L'estimation des frais de substitution s'élève à date à 406 K€. Des ajustements seront nécessaires concernant la réservation capacitaire au vu de la coactivité avec d'autres opérations de travaux envisagés sur l'axe du RER A.

A ce stade des études, IDFM a émis une réserve sur le montant des frais de substitutions routières affecté au projet, et a demandé à la SNCF d'affiner en études PROjet cette estimation et d'en apporter la démonstration détaillée sur les années de déploiement concernées. IDFM a rappelé que sur d'autres projets, SNCF Gares & Connexions annonçait une estimation des frais de substitution routière 3 ans avant l'année des travaux et une stabilisation de cette estimation 2 ans avant les travaux, ce qui devrait être le cas pour ce projet puisque les travaux sont censés démarrer en 2026.

Partant, IDFM a validé techniquement le programme, le planning et le coût d'objectif au titre du projet de désaturation de la gare du RER A de Sartrouville à hauteur de 8,44 M€ (CE 12-2023), avec réserves sur les frais de substitutions routières d'une part et les conditions d'exploitation et de gestion des flux voyageurs à quai en phase travaux d'autre part. IDFM a également donné un accord pour que SNCF sollicite un financement PRO-DCE-ACT-1ers travaux sur l'exercice budgétaire 2024 à hauteur de 810 825 € constants (CE décembre 2023).

Par délibération en date du 18 juin 2024, le dossier d'études d'avant-projet a été validé par le conseil d'administration d'IDFM. Le coût d'objectif a été fixé à 8 441 135 € constants (CE 12/2023).

**Il est convenu ce qui suit :**

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études Projet (PRO), de la phase DCE (incluant les études d'exécution), achats (ACT) et des premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Sartrouville du RER A.

Elle a pour objet :

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

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

**« CFI Etudes Projet-DCE-ACT et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Sartrouville sur le RER A ».**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER**

### **2.1. Périmètre de la convention**

La présente convention finance, pour le projet de désaturation de la gare de Sartrouville du RER A :

- les études de Projet (PRO) ;
- les phases DCE et ACT (préparation et passation des marchés nécessaires à la réalisation de l'Opération) ;
- les études d'exécution (EXE) ;
- les premiers travaux (liste non exhaustive) :

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme sont les suivants :

- le remaniement de l'accès n°1 avec le déplacement des contrôleurs automatiques de billets « CAB » au niveau des guichets actuels pour permettre un accès direct au PASO n°2 et au Quai A,
- la création d'un escalier à côté de l'escalier mécanique pour fluidifier l'accès au quai A le matin avec pour conséquence le remaniement du Bâtiment Voyageurs avec le déplacement des escaliers qui permettent l'accès au R+1 du Bâtiment Voyageurs et intégrer les guichets,
- la dépose de l'Escalier Mécanique situé dans le passage souterrain n°2 reliant le quai C et la pose d'un escalier fixe en couvrant une partie de l'escalier afin d'avoir un peu plus d'espace au niveau du quai,
- la pose d'un escalier mécanique sur une partie de l'escalier fixe C2 avec la reprise des marches d'escaliers.

### **2.2. Délais de réalisation**

La durée des études et des premiers travaux, objets de la présente convention, est de 26 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel de l'Opération est joint en annexe 1 à la convention.

## **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage du Projet**

#### **3.2.1. Identification du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage du Projet objet de la présente convention est SNCF Gares & Connexions.

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

L'organigramme de l'Opération est en annexe 2.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du Projet (systèmes et ouvrages qui le composent), ainsi que de répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet (AVP) approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement, dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

#### **3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif mentionné dans l'AVP de l'Opération validé par Île-de-France Mobilités en euros constants ;  
Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif défini dans l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités exprimé en euros constants.
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

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



### 3.3. Les financeurs

#### 3.3.1. Identification

Les partenaires financiers de la présente convention sont les suivants :

- l'État,
- la région Île-de-France,
- SNCF Gares et connexions.

#### 3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre conventionnel défini 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 de l'Opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à 812 701,91 € HT en euros courants.

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

### 4.2. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes Projet, phases DCE, ACT et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Sartrouville sur le RER A		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Montants en euros courants
SNCF Gares et connexions	MOA	176 427,45 €
	MOE	427 245,71 €
	Acquisitions de données d'entrées	73 569,91 €
	Ecart convention AVP et dépensé	135 458,84 €
<b>TOTAL</b>		<b>812 701,91 €</b>

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

### 4.3. Plan de financement

L'Opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027. Le plan de financement est établi comme suit, en Euros courants HT:

Etudes Projet, phase DCE, ACT et premiers travaux du projet de désaturation de la gare de Sartrouville sur le RER A				
Montant € courants et %				
Partenaires financiers	Etat	Région	SNCF Gares et Connexions	TOTAL
Taux	22,5 %	52,5 %	25 %	100 %
Montant	182 857,93 €	426 668,5 €	203 175,48 €	812 701,91 €

### 4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

#### 4.4.1. Versement d'acomptes

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

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

Le dossier de demande de versement des acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des 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 dûment habilité du bénéficiaire.

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

**c- Plafonnement des acomptes**

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au volet "mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2023-2027 sont versées sous forme d'acomptes, dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

**4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en Euros courants. Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

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

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

**4.4.3. Paiement**

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

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

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

**4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :  
SNCF Gares et connexions :

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

<b>Etat</b>	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
<b>Région Île-de-France</b>	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 <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
<b>SNCF Gares et connexions</b>	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

#### **4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

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

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

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE**

#### **5.1. Par les financeurs**

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

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

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

## **5.2. Par Île-de-France Mobilités**

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

## **5.3. Intervention d'experts**

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

## **ARTICLE 6. AUDIT**

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

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

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

### **7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet**

#### **En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

#### **En cas de dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum de un (1) mois à IdFM et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif. Au vu de l'avis rendu par IdFM, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'Opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, IdFM et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge 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 scénarii dans lesquels l'Opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

### **7.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter du maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par l'AO, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, l'AO et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

## **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

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

#### **2/ Le suivi financier et administratif, soit :**

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

- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

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

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

### 3/ La communication autour de l'Opération :

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

## **8.2. Comité des financeurs**

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

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 de la présente convention seront mises en œuvre.

## **8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

Pendant toute la durée de validité de la convention, le Maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

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

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

## **8.4. Suivi de la communication institutionnelle**

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un comité de communication composé du Maître d'ouvrage, de l'AO et des financeurs ou le cas échéant par le comité de suivi décrit à l'article 8.1.

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

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage transmettra, aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des Résultats d'Etudes.

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

Les Résultats des Etudes seront transmis, à leur demande, en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format électronique.

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

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

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

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

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **10.1. Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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



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

### **10.3. Résiliation de la convention**

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des Etudes et travaux, objet de la présente convention.

### **10.4. Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 10 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5.

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

### **10.5. Mesures d'ordre**

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

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

## **ARTICLE 11. PIECES ANNEXES**

Les annexes font partie intégrante de la convention.

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour l'Etat,

**Marc GUILLAUME**  
Préfet de la région d'Île-de-France,  
Préfet de Paris

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

Pour la Région,

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Madame Marlène DOLVECK,**  
Directrice Générale

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

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Calendrier**

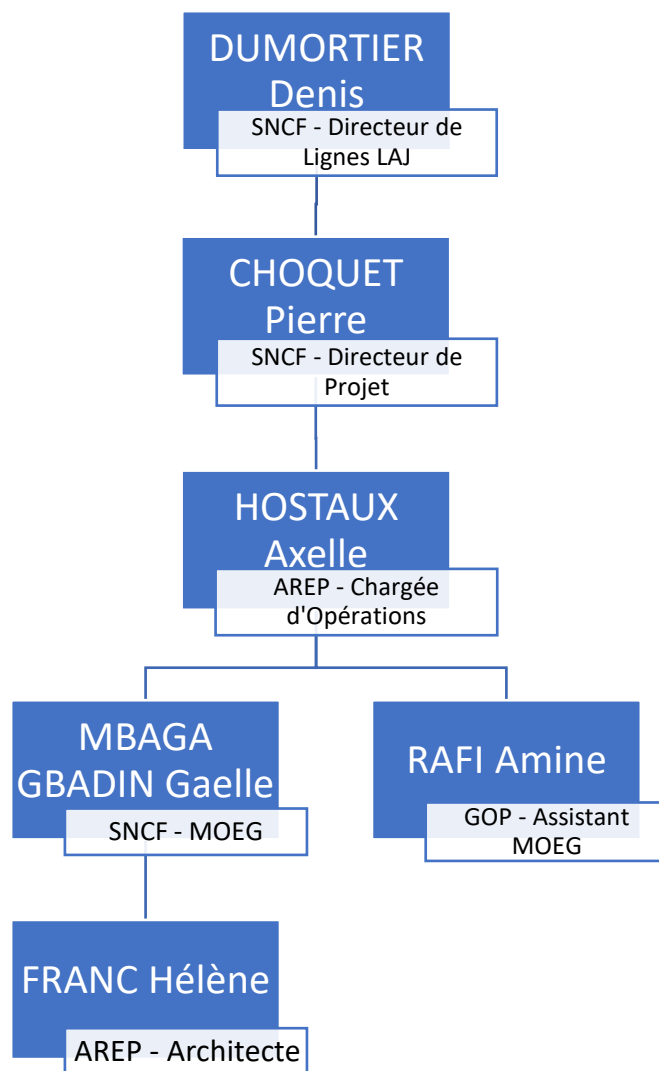
**Annexe 2 : Organigramme de l'Opération**



**ANNEXE 2**  
**Organigramme nominatif**

---

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





**Annexe 3 : RER C - Adaptation des infrastructures pour  
l'arrivée du nouveau matériel roulant - Etudes d'Avant-projet**

2024

**Adaptations des infrastructures SNCF  
Réseau et SNCF Gares & Connexions pour  
l'arrivée du nouveau matériel roulant sur la  
ligne C du RER**

**Convention de financement relative  
aux études d'adaptation des  
infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel  
roulant**

Etudes Avant-Projet (AVP)

Convention n° 24FER016



**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

**SOMMAIRE**

PREAMBULE .....	5
Article 1. Objet de la convention .....	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. Périmètre de la convention.....	6
2.2. Délais de réalisation .....	6
Article 3. Rôles et engagements des parties .....	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage 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 .....	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Régime de TVA .....	8
4.2. Estimation du coût de l'opération .....	8
4.3. Coût de réalisation détaillé.....	8
4.4. Plan de financement.....	9
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région .....	9
4.5.1. Modalités de versement d'acomptes .....	9
4.5.2. Versement du solde.....	10
4.5.3. Paiement.....	11
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation .....	11
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	12
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire .....	12
Article 5. Modalités de contrôle .....	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités .....	13
5.3. Intervention d'experts .....	13
Article 6. Gestion des écarts.....	13
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif.....	13
6.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention .....	14
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention.....	14
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). .....	14
7.2. Comité des financeurs.....	15
7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs .....	15
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études .....	16
Article 9. Confidentialité.....	16
Article 10. Dispositions générales .....	17
10.1. Modification de la convention.....	17
10.2. Règlement des litiges.....	17
10.3. Résiliation de la convention .....	17
10.4. Date d'effet et durée de la convention .....	17
10.5. Mesures d'ordre .....	18
Annexes.....	24

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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 Mr Matthieu CHABANNEL, en qualité de directeur général SNCF Réseau, dûment habilité 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** »,

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

## Visas

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'environnement ;

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

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

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

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

**Vu** 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 1<sup>er</sup> 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 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°20230528-126 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2022 approuvant la convention de financement 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 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° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**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,

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

## **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 du nouveau matériel roulant sur la ligne C 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**

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. 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. Lors du COPIL du 21/06, un scénario de mise en place a été acté entre SNCF Voyageurs et IDFM.

Ainsi, les études préliminaires financées dès 2022 ont permis d'approfondir les études de faisabilité. La présente convention fait suite aux conventions de financement relatives aux études préliminaires. Elle a pour objet de financer les études d'Avant-projet d'adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant sur le RER C.

**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 du RER C nécessaires au déploiement du nouveau matériel roulant.

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 du RER C pour le déploiement du nouveau matériel roulant –  
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 du nouveau matériel roulant sur la ligne C du RER :

Pour le périmètre relevant de SNCF Réseau, les études portent notamment sur :

- L'adaptations des ouvrages d'arts ;
- Les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare ;
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains ;
- Les IFTE ;
- Les adaptations des zones souterraines pour des trains équipés de technologie SMARTILIEN.

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

- La phase 1 de l'adaptation des quais permettant l'arrêt en gare (la modification des quais et de leurs équipements tels que les allongements de quais, les nivellements de quai, la reprise des bordures de quais, la création ou la suppression de rehaussement partiel et l'aménagement des zones UFR) ;
- La modification des caténaires induite par les adaptations de quai ;
- Adaptation des gares pour des trains équipés de technologie SMARTILIEN pour les gares souterraines intramuros

### **2.2. Délais de réalisation**

La durée des AVP, objet de la présente convention, est estimée à 32 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.



**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

### **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 **24 136 000 € courants HT**.

### **4.3. Coût de réalisation détaillé**

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

#### **Périmètre SNCF Réseau**

<b>Adaptation des infrastructures du RER C pour le déploiement du nouveau matériel roulant – Etudes d'Avant-projet</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT courants</b>
SNCF Réseau	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	9 270 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	2 300 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	3 200 000 €
	Provision pour risques	850 000 €
<b>TOTAL</b>		<b>15 620 000 €</b>

#### **Périmètre SNCF Gares & Connexions**

<b>Adaptation des infrastructures du RER C pour le déploiement du Z2N NG – Etudes d'Avant-projet</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT courants</b>
	Acquisitions foncières	0 €
	Etudes et autres missions	4 763 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	1 190 000 €

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

SNCF Gares & Connexions	Frais de maîtrise d'ouvrage	2 563 000€
	Provision pour risques	0 €
<b>TOTAL</b>		<b>8 516 000 €</b>

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 :

<b>Adaptation des infrastructures du RER C pour le déploiement du nouveau matériel roulant – Etudes d'Avant-projet</b>			
<b>Plan de financement</b>			
<b>Montant en € courants et %</b>			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	2 554 800 €	5 961 200 €	<b>8 516 000</b>
<b>SNCF Réseau</b>	4 686 000 €	10 934 000 €	<b>15 620 000 €</b>
<b>Total</b>	<b>7 240 800 €</b>	<b>16 895 200 €</b>	<b>24 136 000 €</b>

#### **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.

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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 à son règlement budgétaire et financier et s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, 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 2024-038 du 26 septembre 2024.

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.

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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. Païement**

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 :

A **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

A **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	<a href="mailto:spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
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 <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
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	<a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a> <a href="tel:01.85.57.96.70">01.85.57.96.70</a>
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département comptabilité	<a href="mailto:Fouad.HADJAJ@sncf.fr">Fouad HADJAJ</a> <a href="tel:01.80.50.94.38">Tél. 01 80 50 94 38</a> <a href="mailto:Fouad.hadjaj@sncf.fr">Fouad.hadjaj@sncf.fr</a>

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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 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](mailto: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.

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.

#### **4.7. 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,

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

- 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 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

**7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

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



**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

- 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 :

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

- 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.

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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,

**Matthieu CHABANEL**  
Président Directeur Général

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

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)**

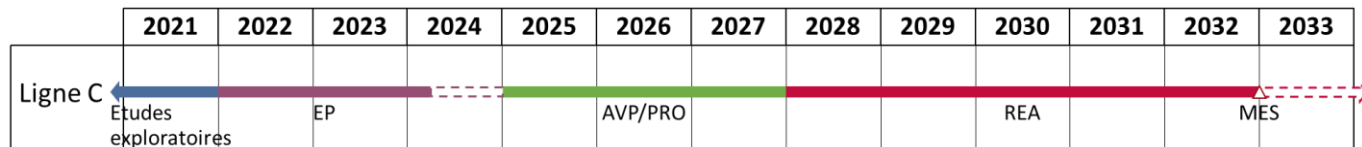
**Annexe 2 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 3 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

**ANNEXE 1**

**Calendrier prévisionnel (à titre informatif)**



*Figure 1. Planning SNCF Réseau*

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ligne C : Phase 1	EP		AVP		PRO/DCE		REA										
Ligne C : Phase 2	EP							AVP		PRO/DCE						REA	

*Figure 2. Planning SNCF Gares&Connexions*

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 ALAOU**

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

**Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le  
déploiement du nouveau matériel roulant - études avant-projet (AVP)  
N° 24FER016**

**ANNEXE 3**  
**Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

---

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS**

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat (30%)	0 €	1 171 500 €	1 874 400 €	1 405 800 €	234 300 €	4 686 000 €
Région (70%)	0€	2 733 500 €	4 373 600 €	3 280 200 €	546 700 €	10 934 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>0 €</b>	<b>3 905 000 €</b>	<b>6 248 000 €</b>	<b>4 686 000 €</b>	<b>781 000 €</b>	<b>15 620 000 €</b>

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

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
Etat (30%)	0 €	1 050 000 €	900 000 €	604 800 €	2 554 800 €
Région (70%)	0 €	2 450 000 €	2 100 000 €	1 411 200 €	5 961 200 €
<b>TOTAL</b>	<b>0 €</b>	<b>3 500 000 €</b>	<b>3 000 000 €</b>	<b>2 016 000 €</b>	<b>8 516 000 €</b>

**Annexe 4 : RER D - Gare de Villeneuve Saint-Georges -  
Avenant n° 1 à la convention AVP phase 2**

2024

**Schéma directeur du RER D  
Modernisation des gares**

**Avenant n°1 à la convention de  
financement 21D12005 relative aux  
études d'Avant-projet de modernisation  
de la gare de Villeneuve Saint-Georges –  
phase 2**

Avenant n°24D29616



## Table des matières

PREAMBULE .....	5
Article 1. OBJET DE L'AVENANT.....	6
Article 2. Modification de l'article 2.1 « PERIMETRE de la convention » .....	7
Article 3. Modification de l'article 2.2 « delai de realisation » .....	7
ARTICLE 5. Modification de l'article 4.2 : « ESTIMATION DU COÛT DU PROJET ».....	8
ARTICLE 6. modification de l'article 4.3 : « coÛT DE REALISATION detaille » .....	8
ARTICLE 7. Modification de l'article 4.4 « Plan de financement ».....	10
article 9. Modification de l'article 4.5.2 « VERSEMENT DU SOLDE ».....	10
article 10. Modification de l'article 4.5.4 « BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION » .....	11
article 11. Modification de l'article 4.6 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION » .....	12
article 12. modification de l'annexe 1 : « DETAIL DES ETUDES D'AVANT-PROJET »....	12
ARTICLE 13. Modification de l'annexe 2 : « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU Maître d'ouvrage » .....	13
ARTICLE 14. Modification de l'annexe 3 : « ORGANIGRAMME SNCF » .....	13
ARTICLE 15. Dispositions diverses.....	13
ARTICLE 16. Entrée en vigueur.....	13

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par M. Pierre LABARTHE, en qualité de Directeur des gares d'Île-de-France, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignée par « **le Maître d'ouvrage** » ou « **le bénéficiaire** »

**En dernier lieu,**

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

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

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



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

## PREAMBULE

Au titre du schéma directeur du RER D de 2009, certaines gares de la ligne ont été identifiées dans le cadre d'un programme de modernisation des infrastructures existantes et d'amélioration de la robustesse de la ligne.

Les gares arrêtées devaient répondre aux problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER D (TZen, ...),
- de fonctionnement des gares (désaturation / capacitaire),
- relatives à l'état des installations « lourdes » en gares (quais, abris (bénéfice sur la régularité), passerelles et souterrains,
- relatives à la nécessité de réaliser un site complet et en cohérence (SDA, IMPAQT).

La gare de Villeneuve Saint-Georges est éligible à ce programme et a déjà fait l'objet de deux conventions. En 2017, une convention PRO-REA de la phase 1 d'un montant total de 13,36 M€ concernant la restructuration complète du bâtiment voyageurs et en 2021, une convention AVP de la phase 2 d'un montant de 2,47 M€ pour financer les projets de désaturation et de mise en accessibilité de la gare.

L'appel d'offres concernant les travaux du bâtiment voyageurs a été suspendu fin 2021 car les trois offres reçues étaient nettement au-dessus du coût objectif et l'offre la mieux-disante était jugée techniquement faible et à risque.

En parallèle et pour couvrir les premières dépenses engagées, le maître d'ouvrage a souhaité un complément budgétaire (entre 3 et 4,9M€) à la convention travaux de 2017 ce qui n'était pas acceptable pour les financeurs du fait de la disponibilité financière de la convention initiale de 13,36 M€.

A l'automne 2022, la SNCF a réorganisé l'opération et initié des travaux préalables afin de préserver d'une part, les réservations capacitaires de début 2023 et d'autre part, la réalisation du projet à l'horizon 2026.

Début 2023, la SNCF a informé les financeurs que le marché principal ne pouvait plus être attribué et avait été déclaré infructueux du fait des prévisions révélant un doublement du coût d'objectif à terminaison.

En effet, de fortes évolutions contextuelles et de modifications de jeux d'hypothèses ont été constatées depuis le lancement des études PRO.

La SNCF a donc engagé un travail de réordonnancement des travaux dans une vision plus globale de l'ensemble du périmètre ferroviaire du pôle (AVP Mutualisé) en intégrant les deux projets initiaux : bâtiment voyageurs et passerelle (phases 1 et 2), ainsi que le rehaussement du quai 1. L'objectif est de rechercher des pistes d'optimisation des coûts et de contenir leur dérive dans un calendrier réaliste et compatible avec les projets ferrés de l'axe, ainsi que la programmation capacitaire associée.

Ces études complémentaires ne sont pas inscrites dans les conventions de financement déjà mises en place. Aussi, le budget de la convention d'étude relative aux études d'Avant-projet passerelle de 2021 (n°21D12005) doit être abondé d'un montant de 2,44 M€ courants permettant de couvrir les dépenses supplémentaires de la phase « AVP mutualisé ».

L'expertise menée par Île-de-France Mobilités sera réalisée suite à la livraison du dossier AVP mutualisé envisagée à partir du T4 2024 pour un besoin PRO-DCE-ACT en 2025.

**Il est convenu ce qui suit :**

## **ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objectif de modifier le périmètre d'études de la convention de financement des études d'Avant-projet de la modernisation de la gare de Villeneuve Saint-Georges – phase 2, au titre du schéma directeur du RER D.

Le présent avenant a ainsi pour objet de :

- Modifier le périmètre du MOA,
- Modifier le montant d'étude affecté au maître d'ouvrage SNCF Gares & Connexions,
- Mettre à jour des articles administratifs.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles suivants de la convention n°21D12005 :

- L'article 2.1. : Périmètre de la convention
- L'article 2.2 : Délai de réalisation
- L'article 3.3.1 : Identification
- L'article 4.2: Estimation du coût du projet
- L'article 4.3 : Coût de réalisation détaillé
- L'article 4.4 : Plan de financement
- L'article 4.5.1 e : Plafonnement des acomptes
- L'article 4.5.2 : Versement du solde
- L'article 4.5.4 : Bénéficiaire et domiciliation
- L'article 4.6 : Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région
- L'annexe 1 : Détail des études d'Avant-projet
- L'annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage
- L'annexe 3 : Organigramme SNCF

## **ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 « PERIMETRE DE LA CONVENTION »**

*L'article 2.1 intitulé « Périmètre de la convention » est ainsi modifié :*

La présente convention porte sur le projet de désaturation, modernisation et mise en accessibilité de la gare de Villeneuve Saint-Georges sur le RER D.

Pour répondre à ces objectifs, le projet vise notamment la création des aménagements suivants :

- Passerelle de liaison desservant le parvis du bâtiment voyageurs côté RN6 par escalier fixe, 2 escaliers mécaniques et ascenseur, desservant le quai 1 par escalier fixe et ascenseur, desservant le quai 2 par escalier fixe uniquement, desservant les quais 3 et 4 par escalier fixe, escalier mécanique et ascenseur, desservant le parking et la piste cyclable côté berges de Seine par escalier fixe, escalier mécanique, ascenseur et rampe PMR
- Remplacement et extension des abris filants sur les quais 2 et 3
- Réaménagement de l'accès côté RN6 et de l'accès Berge de Seine
- Rehaussement du quai 1 à 76cm
- Démolition/reconstruction du bâtiment voyageurs

A ce titre, le périmètre de la convention couvre les études d'Avant-projet (AVP) de cette opération.

La description des études est présentée en annexe 1.

La convention couvre :

- Les besoins en acquisitions de données d'entrée nécessaires aux études d'Avant-projet (AVP) ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre nécessaires à la définition technique adéquate des ouvrages et équipements en vue de la préparation des dossiers d'autorisations administratives ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre, y compris l'encadrement technique des services de SNCF Réseau;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- Les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant d'assurer la qualité des études tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier, foncier que technique ;
- Les activités nécessaires au compte-rendu de l'avancement des études dans le cadre de la présente convention.

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

Suite à l'analyse partagée avec IDFM à ce stade des études, la création du quai 5 et du débouché du second PASO n'apportent pas de plus-value en termes capacitaires des espaces voyageurs et de desserte des trains en gare. Les deux opérations sont donc retirées du programme d'études.

## **ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 « DELAI DE REALISATION »**

*L'article 2.2 intitulé « Délai de réalisation » est ainsi modifié :*

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 12 mois à compter de la date d'approbation de l'avenant n°1 à la présente convention par le conseil d'Ile-de-France Mobilités.

## **ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.3.1 : IDENTIFICATION »**

*L'article 3.3.1 intitulé « Identification » est ainsi complété :*

Le financement du complément financier inscrit à l'avenant n°1 à la présente convention est assuré dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 par :

- L'Etat (22,5 %),
- La région Île-de-France (52,5 %),
- SNCF Gares & Connexions (25 %).

**ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 : « ESTIMATION DU COÛT DU PROJET »**

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

L'ensemble des montants de la Convention sont exprimés en euros courants hors taxes non actualisables et non révisables.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **4 870 000 €**.

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

**ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 : « COÛT DE REALISATION DETAILLE »**

L'article 4.3 intitulé « Coûts de réalisation détaillé » est ainsi modifié :

Le coût prévisionnel des dépenses est dé composé comme suit :

<b>Gare de Villeneuve Saint Georges Etudes AVP</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépenses</b>	<b>Estimation des coûts en € courants</b>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>Passerelle</b>	<b>1 090 851</b>
	Données d'entrée	154 425
	MOE	594 357
	Frais de MOA	161 158
	MOA	180 911
	<b>Abris</b>	<b>416 971</b>
	Données d'entrée	59 028
	MOE	227 189
	Frais de MOA	61 602
	MOA	69 152
	<b>Berges de Seine</b>	<b>403 453</b>
	Données d'entrée	57 114
	MOE	219 824
	Frais de MOA	59 605
	MOA	66 910
	<b>Quai 5</b>	<b>518 725</b>
	Données d'entrée	73 433
	MOE	282 630
	Frais de MOA	76 635
	MOA	86 027
<b>TOTAL</b>		<b>2 430 000</b>

Gare de Villeneuve Saint Georges				
maitre d'ouvrage	Postes de dépenses	Estimation des coûts en € courants		
		convention initiale 21D12005	ajout par Avenant n°24D29616	TOTAL convention 21D12005 suite Avenant n°24D29616
SNCF Gares & Connexions	<b>Passerelle</b>	<b>1 090 851 €</b>	<b>374 279 €</b>	<b>1 465 130 €</b>
	Données d'entrée	154 425 €	0 €	154 425 €
	MOE	594 357 €	235 753 €	830 110 €
	Frais de MOA	161 158 €	66 415 €	227 573 €
	MOA	180 911 €	72 111 €	253 022 €
	<b>Abris</b>	<b>416 971 €</b>	<b>118 977 €</b>	<b>535 948 €</b>
	Données d'entrée	59 028 €	0 €	59 028 €
	MOE	227 189 €	74 830 €	302 019 €
	Frais de MOA	61 602 €	21 103 €	82 705 €
	MOA	69 152 €	23 045 €	92 197 €
	<b>Berges de Seine</b>	<b>403 453 €</b>	<b>55 799 €</b>	<b>459 252 €</b>
	Données d'entrée	57 114 €	0 €	57 114 €
	MOE	219 824 €	34 696 €	254 520 €
	Frais de MOA	59 605 €	10 098 €	69 703 €
	MOA	66 910 €	11 004 €	77 914 €
	<b>Quai 5</b>	<b>518 725 €</b>	<b>0 €</b>	<b>518 725 €</b>
	Données d'entrée	73 433 €	0 €	73 433 €
	MOE	282 630 €	0 €	282 630 €
	Frais de MOA	76 635 €	0 €	76 635 €
	MOA	86 027 €	0 €	86 027 €
	<b>Accès parvis RN6</b>	<b>0 €</b>	<b>34 178 €</b>	<b>34 178 €</b>
	Données d'entrée	0 €	0 €	0 €
	MOE	0 €	21 750 €	21 750 €
	Frais de MOA	0 €	5 955 €	5 955 €
	MOA	0 €	6 473 €	6 473 €
	<b>Rehaussement quai 1</b>	<b>0 €</b>	<b>531 060 €</b>	<b>531 060 €</b>
	Données d'entrée	0 €	194 195 €	194 195 €
	MOE	0 €	212 061 €	212 061 €
	Frais de MOA	0 €	59 812 €	59 812 €
	MOA	0 €	64 991 €	64 991 €
	<b>BV et locaux techniques</b>	<b>0 €</b>	<b>1 325 707 €</b>	<b>1 325 707 €</b>
	Données d'entrée	0 €	194 195 €	194 195 €
	MOE	0 €	685 380 €	685 380 €
	Frais de MOA	0 €	214 133 €	214 133 €
	MOA	0 €	231 999 €	231 999 €
<b>TOTAL</b>		<b>2 430 000 €</b>	<b>2 440 000 €</b>	<b>4 870 000 €</b>

Cette répartition est indicative et peut évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste, dans le respect de l'enveloppe globale.

**ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 « PLAN DE FINANCEMENT »**

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

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

Schéma directeur du RER D – Modernisation des gares Etudes AVP la gare de Villeneuve Saint-Georges Montant en € courants et clés de financement				
	Etat	Région	SNCF Gares & Connexions	TOTAL
	22,50%	52,50%	25%	100%
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>1 095 750 €</b>	<b>2 556 750 €</b>	<b>1 217 500 €</b>	<b>4 870 000 €</b>

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.

**ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.1 e « PLAFONNEMENT DES ACOMPTES »**

*L'article 4.5.1 e intitulé « Plafonnement des acomptes » est ainsi modifié :*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

**ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.2 « VERSEMENT DU SOLDE »**

*L'article 4.5.2 intitulé « Versement du solde » est ainsi modifié :*

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

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

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

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

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

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

## ARTICLE 10. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5.4 « BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION »

L'article 4.5.4 intitulé « Bénéficiaire et domiciliation » est ainsi modifié :

- SNCF Gares & Connexions sur le compte, dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF 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 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 ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
  - L'Etat : EALCPCM075 ;
  - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds 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](mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr) » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro. »

## **ARTICLE 11. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.6 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION »**

*L'article 4.6 intitulé « Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région » est ainsi modifié :*

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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.

## **ARTICLE 12. MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 : « DETAIL DES ETUDES D'AVANT-PROJET »**

*L'annexe 1 intitulée « Détail des études d'Avant-projet » est ainsi modifiée :*

### **Création de Passerelle**

- Création d'une passerelle
- Création de circulations verticales (couvertes)
- Modification alimentation
- Modification caténaires
- Hydraulique
- Reconstitution des quais
- Reprise de l'accès côté parking Infrapôle et côté parvis RN6

### **Démolition et création d'abris filants sur les quais**

- Abris quai 3
- Abris quai 4

### **Réhaussement du quai 1 à 76cm**

- Modification alimentation
- Modification caténaires
- Hydraulique
- Reconstitution des quais
- Reprise de l'accès côté RN6

### **Démolition/reconstruction du bâtiment voyageur**

- Démolition/reconstruction totale y compris locaux techniques

## ARTICLE 13. MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 : « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS DU MAÎTRE D'OUVRAGE »

L'annexe 2 intitulée « Echancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage » est ainsi modifiée :

€ courants	2022 (35 %)	2023 (15 %)	2024 (33 %)	2025 (17 %)	2026	Total
<b>Etat</b> (22,5 %)	382 725	164 025	366 000	183 000		<b>1 095 750</b>
<b>Région</b> (52,5 %)	893 025	382 725	854 000	427 000		<b>2 556 750</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 275 750</b>	<b>546 750</b>	<b>1 220 000</b>	<b>610 000</b>		<b>3 652 500</b>

## ARTICLE 14. MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 : « ORGANIGRAMME SNCF »

L'annexe 3 intitulée « Organigramme SNCF » est ainsi modifiée :

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

### MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Maître d'ouvrage :

Direction des Gares d'Île de France

Directeur de projet DDG D Sud & R : Sébastien BROCOLETTI

## ARTICLE 15. DISPOSITIONS DIVERSES

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

## ARTICLE 16. ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

**Pour l'Etat,**

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

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

**Pour la région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

**Pour SNCF Gares & Connexions,**

**Pierre LABARTHE**  
Directeur des Gares d'Île-de-France

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

**Annexe 5 : RER D – Gare de Villeneuve Saint-Georges -  
Avenant n° 1 à la convention PRO-DCE-REA – phase 1**

2024

## Schéma directeur du RER D Aménagement de la gare de Villeneuve Saint-Georges

Avenant n°1 à la convention de financement 17DPI072  
relative à l'engagement des études Projet et premiers  
Travaux (PRO/DCE/REA)

24D29615





## Table des matières

PREAMBULE .....	5
ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT .....	6
ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.1 c « PLAFONNEMENT DES ACOMPTES.....	6
ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.2 « VERSEMENT DU SOLDE ».....	6
ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.3 « PAIEMENT ».....	7
ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.5 « BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION ».....	7
ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION ».....	8
ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 11.4 « DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION »...8	
ARTICLE 8. DISPOSITIONS DIVERSES.....	9
ARTICLE 9. ENTREE EN VIGUEUR.....	9

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n°                      de la commission permanente du conseil régional en date du                      ,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par M. Pierre LABARTHE, en qualité de Directeur des gares d'Île-de-France, dûment habilitée à cet effet,

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

**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** », « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France** », « **l'Autorité Organisatrice** » ou « **l'AO** »,

## **Visas**

---

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** le schéma de principe de l'opération « RER D » approuvé par décision n° 2009/0567 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France 08 juillet 2009 ;
- Vu** la délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2009/0567 du 8 juillet 2009, portant approbation du Schéma de Principe du RERD+ ;
- Vu** la convention de financement entre l'Etat et la Région Ile de France relative aux études d'Avant-Projet de l'opération « RER D+ scénario de desserte à l'horizon 2014 », votée en Commission Permanente Régionale n° CP 09-1225 du 17 novembre 2009 ;
- Vu** la délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2013-174 du 10 juillet 2013, portant approbation de la convention de financement relative aux études préalables et d'avant-projet de modernisation des gares du RER D ;
- Vu** la délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2017-630 du 3 octobre 2017, portant approbation de l'avant-projet et de la convention de financement relatifs aux études de projets et premiers travaux d'aménagement de la gare de Villeneuve-Saint-Georges ;
- Vu** la délibération n° 2017- 425 du 18 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études Projet et premiers travaux d'aménagement – phase 1 de la gare de Villeneuve Saint-Georges au titre du Schéma directeur du RER D ;
- Vu** la délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2019-349 du 9 octobre 2019, portant approbation de l'avant-projet et de l'avenant à la convention de financement pour la réalisation des travaux de rehaussement des quais de la gare de Villeneuve-Saint-Georges pour le déploiement des RER-NG ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Ile-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;
- Vu** la délibération du conseil d'Ile-de-France Mobilités n°20211007-284 du 11 octobre 2021, portant approbation de la convention de financements des études d'avant-projet de modernisation de la gare de Villeneuve-Saint-Georges – phase 2 ;
- VU** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- Vu** la délibération n° CP2024-      du      de la commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France approuvant le présent avenant ;
- Vu** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°      du      relative à l'approbation du présent avenant ;

**Il est précisé et convenu ce qui suit :**

## **Préambule**

Au titre du schéma directeur du RER D de 2009, certaines gares de la ligne ont été identifiées dans le cadre d'un programme de modernisation des infrastructures existantes et d'amélioration de la robustesse de la ligne.

Les gares arrêtées devaient répondre aux problématiques :

- d'accompagnement des projets urbains majeurs ou des projets de maillages aux gares RER D (TZen, ...),
- de fonctionnement des gares (désaturation / capacitaire),
- relatives à l'état des installations « lourdes » en gares : quais, abris (bénéfice sur la régularité), passerelles et souterrains,
- relatives à la nécessité de réaliser un site complet et en cohérence (SDA, IMPAQT).

La gare de Villeneuve Saint-Georges est éligible à ce programme. Le projet d'aménagement a été scindé en deux phases distinctes : la phase 1 concerne la restructuration complète du bâtiment voyageurs et la phase 2 traite de la désaturation et de la mise en accessibilité de la gare de Villeneuve Saint-Georges.

En parallèle, début 2023, la SNCF a informé les financeurs que le marché principal ne pouvait plus être attribué et avait été déclaré infructueux du fait des prévisions révélant un doublement du coût d'objectif à terminaison.

En effet, de fortes évolutions contextuelles et de modifications de jeux d'hypothèse ont été constatées depuis le lancement des études PRO.

La SNCF a donc engagé un travail de réordonnancement des travaux dans une vision plus globale de l'ensemble du périmètre ferroviaire du pôle (AVP Mutualisé) en intégrant les deux projets initiaux : bâtiment voyageurs et passerelle (phases 1 et 2), ainsi que le rehaussement du quai 1. L'objectif est de rechercher des pistes d'optimisation des coûts et de contenir leur dérive dans un calendrier réaliste et compatible avec les projets ferrés de l'axe, ainsi que la programmation capacitaire associée.

Par ailleurs, les stipulations de la convention de financement relative aux études Projet et premiers travaux de la phase 1 délibérée en 2017 indiquant une fin de convention « au plus tard le 01 janvier 2025 », et étant donné l'évolution contextuelle du projet, il apparaît impossible d'effectuer le solde des appels de fonds avant l'échéance de la convention.

Il s'avère donc nécessaire de conclure un avenant à la convention précitée pour proroger sa durée d'effet au-delà du 01 janvier 2025, dans la limite de l'enveloppe budgétaire définie dans la convention initiale.

**Dans ce contexte, le présent avenant à la convention de financement relative aux études de Projet et premiers Travaux (PRO/DCE/REA) de l'opération d'aménagement de la gare de Villeneuve Saint-Georges – Phase 1 au titre du schéma directeur du RER D vise donc uniquement à prolonger la durée d'effet de cette convention.**

## **ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objet de prolonger la durée de la convention de financement 17DPI072 des études de Projet et premiers Travaux de l'opération d'aménagement de la gare de Villeneuve Saint-Georges – phase 1 au titre du schéma directeur du RER D.

Le présent avenant a ainsi pour objet de :

- Modifier la date d'effet et durée de la convention,
- Mettre à jour des articles administratifs depuis 2017.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles suivants de la convention n°17DPI072 :

- L'article 4.4.1 c : Plafonnement des acomptes
- L'article 4.4.2 : Versement du solde
- L'article 4.4.3 : Paiement
- L'article 4.4.5 : Bénéficiaire et domiciliation
- L'article 4.5 : Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région
- L'article 11.4 : Date d'effet et durée de la convention L'annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage

## **ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.1 c « PLAFONNEMENT DES ACOMPTES »**

*L'article 4.4.1 c de la convention de financement intitulé « Plafonnement des acomptes » est modifié comme suit :*

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du volet « mobilités » du Contrat de Plan 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale

## **ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.2 « VERSEMENT DU SOLDE »**

*L'article 4.4.2 de la convention de financement intitulé « Versement du solde » est modifié comme suit :*

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

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

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

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

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

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

#### **ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.3 « PAIEMENT »**

*L'article 4.4.3 de la convention de financement intitulé « Paiement » est modifié comme suit :*

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. Dans la mesure du possible, la région Île-de-France fera ses meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

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

#### **ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.5 « BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION »**

*L'article 4.4.5 de la convention de financement intitulé « Bénéficiaire et domiciliation » est modifié comme suit :*

- SNCF Gares & Connexions sur le compte, dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr
SNCF 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 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 ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
  - L'Etat : EALCPCM075 ;
  - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds 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](mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr) » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro. »

#### **ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION »**

*L'article 4.5 intitulé « Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région » est ainsi modifié :*

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

#### **ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 11.4 « DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION »**

*L'article 11.4 de la convention de financement intitulé « Date d'effet et durée de la convention » est modifié comme suit :*

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

Néanmoins, la présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date fixée par la délibération de la commission permanente de la Région Ile-de-France approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice de l'article 5, l'article 9 et l'article 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 maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2;
- A la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- A la date de résolution, amiable ou contentieuse, des litiges qui auraient pu naître entre les parties de la présente convention.

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.

»

#### **ARTICLE 8. DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la convention initiale, non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations de ce dernier, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

#### **ARTICLE 9. ENTREE EN VIGUEUR**

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



Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.  
Il est signé par toutes les parties et notifié le : / /

Pour l'Etat

**Marc GUILLAUME**  
Préfet de la région  
d'Île-de-France,  
Préfet de Paris

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.  
Il est signé par toutes les parties et notifié le    /    /

Pour la région Île-de-France

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

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.  
Il est signé par toutes les parties et notifié le    /    /

Pour Île-de-France Mobilités

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

Le présent avenant est établi en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.  
Il est signé par toutes les parties et notifié le    /    /

Pour SNCF Gares & Connexions

**Pierre LABARTHE**

**Annexe 6 : RER E – Prolongement des missions de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie (Est+) - Etudes d'avant-projet complémentaires et études de projet - tranche 1**

2024

---

## Ligne RER E à l'Est

Convention de financement

### **Prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (Est +)**

Besoin de financement complémentaire Etudes AVP et Etudes de  
projet (PRO) anticipées

Convention n° 24FER017



## SOMMAIRE

PREAMBULE .....	6
Article 1. Objet de la convention .....	8
Article 2. Périmètre et calendrier.....	8
2.1. Périmètre de la convention.....	8
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 .....	9
3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maitres d'ouvrage .....	9
3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage.....	9
3.2.3. Engagement des Maîtres 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 de l'opération .....	10
4.3. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage.....	10
4.4. Plan de financement.....	11
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région .....	11
4.5.1. Versement d'acomptes .....	11
4.5.2. Versement du solde .....	13
4.5.3. Paiement.....	13
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation .....	13
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	15
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires.....	16
Article 5. Modalités de contrôle .....	16
5.1. Par les financeurs.....	16
5.2. Par Ile-de-France Mobilités .....	16
5.3. Intervention d'experts .....	16
Article 6. Gestion des écarts.....	16
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention.....	17
7.1. Le comité de pilotage .....	17
7.2. Le comité des financeurs .....	17
7.3. Le comité technique .....	18
7.4. Information des financeurs, hors instances de gouvernance.....	18
7.5. Suivi de la communication institutionnelle.....	18
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études .....	19
Article 9. Dispositions générales.....	19
9.1. Modification de la convention.....	19
9.2. Règlement des litiges.....	19
9.3. Résiliation de la convention .....	19
9.4. Date d'effet et durée de la convention .....	20
9.5. Mesures d'ordre .....	20
Annexes.....	27

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2024-\_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_ 2024,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint-Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, son Président Directeur Général, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, 93200 SAINT-DENIS, et représenté par M Alain RIBAT en qualité de Directeur Transilien, dûment habilité 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 sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK, dûment habilitée à cet effet,

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

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2024/ \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,

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

Les financeurs, les maîtres d'ouvrage et Ile-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 n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-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 nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France n° 2016-220 du 1<sup>er</sup> juin 2016 relative à l'approbation du schéma directeur du réseau Paris Est,

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France n° CP 16-520 du 12 octobre 2016 relative à l'approbation de la convention de financement « Schéma directeur RER E à l'Est et ligne P du Transilien – schéma de principe et enquête publique du prolongement des missions RER E Villiers à Roissy-en-Brie »,

**Vu** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2016/458 du 5 octobre 2016 relative à l'approbation de la convention de financement « Schéma directeur RER E à l'Est et ligne P du Transilien – schéma de principe et enquête publique du prolongement des missions RER E Villiers à Roissy-en-Brie »

**Vu** la convention de financement « Schéma directeur RER E à l'Est et ligne P du Transilien – schéma de principe et enquête publique du prolongement des missions RER E Villiers à Roissy-en-Brie » notifiée le 19 avril 2017,

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France n°2021-002 du 20 janvier 2021 relative à l'approbation de la convention Schéma directeur RER E à l'Est et ligne P du Transilien – Convention de solde - schéma de principe et enquête publique du prolongement des missions RER E de Villiers à Roissy-en-Brie,

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 relative à l'approbation de la convention de financement Ligne RER E à l'Est - Prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (Est +) – Etudes d'avant-projet et acquisitions de données,

**Vu** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°20211209-342 du 9 décembre 2021 relative à l'approbation de la convention de financement Ligne RER E à l'Est - Prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (Est +) – Etudes d'avant-projet et acquisitions de données,

**Vu** la délibération du conseil régional d'Ile-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 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Ile-de-France 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 \_\_\_\_\_  
relative à l'approbation de la présente convention,

## DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service du prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (Est+).

« **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 de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation précisée dans la convention.

## PREAMBULE

### Présentation du contexte

Par sa délibération en date du 1<sup>er</sup> juin 2016, le Conseil d'administration d'IDFM a approuvé le schéma directeur du réseau Paris-Est.

Par délibération de la commission permanente de la région Île-de-France en date du 12 octobre 2016, une convention de financement de 4 630 000 € relative au schéma de principe et à l'enquête publique du prolongement des missions du RER E de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie a été adoptée. Cette convention a été notifiée le 19 avril 2017.

Par délibération de la commission permanente de la région Île-de-France en date du 21 janvier 2021, une convention de financement dite « de solde » relative au schéma de principe et à l'enquête publique du prolongement des missions du RER E de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie a été adoptée. Cette convention a été notifiée le 16 décembre 2021.

Par délibération de la commission permanente de la région Île-de-France en date du 19 novembre 2021, une convention de financement, de 9 400 000 € courants, relative aux études d'avant-projet et aux acquisitions de données du prolongement des missions du RER E de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie a été adoptée. Cette convention a été notifiée le 24 août 2022.

Rappel des éléments justifiant la conclusion d'une nouvelle convention pour financer des études complémentaires de la phase AVP, et une première partie des financements de la phase PRO :

Vis-à-vis de la phase AVP, des besoins de financement complémentaires sont requis pour les motifs suivants :

- la maîtrise des emprises foncières dans les plus brefs délais. En effet, il est nécessaire d'engager les négociations et les premières acquisitions au plus tôt. Initialement ce budget était prévu lors des études de projet (PRO) ;
- la finalisation des acquisitions de données. La réalisation des données d'entrées s'est avérée plus complexe du fait de la tension des marchés dans cette période, aux rangs desquelles des contraintes de programmation des sondages dans les emprises ferroviaires ou encore des contraintes d'intervention dans le bois de Saint-Martin ;
- l'instruction des procédures administratives auprès des services de l'état. Les procédures environnementales ont été renforcées et nécessitent l'établissement de plusieurs dossiers non prévus initialement pour réaliser les sondages ;
- le rattrapage des études de signalisation liée à la technologie de poste « ARGOS » de l'opération. La nouvelle technologie des postes de signalisation (ARGOS) est mise en œuvre avec un déroulement des études différent de l'ancienne technologie (PAI). Cela induit de rattraper les études non réalisées lors de la phase d'études préliminaires ;

- la reprise des études d'ouvrages d'art en cohérence avec des évolutions de programme ou des conditions de réalisation. Que ce soit sur leurs modalités de construction, ou sur la gestion des espaces publics en lien avec les emprises de chantier, ou encore les conditions de maintien des circulations routières, de nombreux ajustements et l'organisation de réunions publiques en accord avec les équipes municipales concernées sont nécessaires pour mener à bien le projet.

Afin de poursuivre la mise en œuvre de ce projet, la présente convention permet donc de financer le besoin de financement complémentaire relevant de la phase AVP ainsi qu'une première tranche anticipée des études de projet (PRO).

**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 complémentaires et des études de projet anticipées en faveur du projet du prolongement des missions de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie sur la ligne E du RER (projet Est+).

Elle a également pour objet :

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

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

**« Ligne RER E à l'Est - Prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (Est +) – Etudes d'avant-projet complémentaires et études de projet anticipées ».**

## ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

### 2.1. Périmètre de la convention

La présente convention concerne la réalisation des études d'avant-projet complémentaires, une première partie des études de projet (PRO) en anticipation, ainsi que la prise en charge de l'inflation constatée depuis la signature de la convention AVP initiale.

Vis-à-vis des besoins complémentaires de la phase AVP, on liste en particulier les activités suivantes :

- Les missions foncières pour les premières acquisitions,
- Les compléments d'acquisitions de données (Topo, Sondages géotechniques, enquêtes réseaux),
- les compléments d'études techniques d'Avant-Projet (AVP),
- Le dossier d'autorisation environnementale.

### 2.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les études, dans un délai de 36 mois à partir de la notification de la Convention par Île-de-France Mobilités.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objet de la Convention figure en Annexe 1. Celui-ci pourra évoluer sur justification des maîtres d'ouvrage.

## ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 3.1. L'Autorité organisatrice

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.

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 et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage des projets 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 Voyageurs** :  
SNCF Voyageurs est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau Ferré National.
- **SNCF Gares & Connexions** :  
SNCF G&C est maître d'ouvrage sur le périmètre Gare.  
Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage, sont responsables de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet qui sera approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

Les Maîtres d'ouvrage sont responsables du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de l'Avant-projet et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

L'organigramme nominatif des maîtres d'ouvrage figure en annexe 2.

#### **3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art.

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, 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 du périmètre défini 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**

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 19 618 000 € HT.

Ces dépenses comprennent l'ensemble des coûts, directs et indirects, nécessaires à la réalisation des études objets de la présente convention : frais d'acquisition de données, frais de maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre et autres dépenses de maîtrise d'ouvrage.

### **4.3. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage**

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
<b>SNCF Réseau</b>	Acquisitions ou occupations foncières	442 000 €
	Acquisition des données	2 496 000 €
	Maîtrise d'œuvre AVP	1 316 000 €
	Autres Dépenses de MOA AVP	678 000 €
	Maîtrise d'Ouvrage AVP	346 000 €
	<b>Sous-total AVP SNCF Réseau</b>	<b>5 278 000 €</b>
	Anticipation du PRO	12 050 000 €
	<b>Sous Total SNCF Réseau</b>	<b>17 328 000 €</b>
<b>SNCF Voyageurs</b>	Assistance à maîtrise d'ouvrage AVP	30 000 €
	<b>Sous Total SNCF Voyageurs</b>	<b>30 000 €</b>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	Acquisition des données	60 000 €
	Maîtrise d'œuvre AVP	208 000 €
	Autres Dépenses de MOA AVP	34 000 €
	Maîtrise d'Ouvrage AVP	51 000 €
	<b>Sous-total AVP SNCF G&amp;C</b>	<b>353 000 €</b>
	Frais de MOA AVP (+ EP Yvrès)	17 000 €
	Anticipation du PRO	1 890 000 €
	<b>Sous-total SNCF G&amp;C</b>	<b>2 260 000 €</b>
<b>TOTAL</b>		<b>19 618 000 €</b>

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

#### 4.4. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de Plan Etat-Région 2021-2027. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	100%
<b>SNCF Réseau</b>	5 198 400 €	12 129 600 €	<b>17 328 000 €</b>
<b>SNCF Voyageurs</b>	9 000 €	21 000 €	<b>30 000 €</b>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	678 000 €	1 582 000 €	<b>2 260 000 €</b>
<b>Total</b>	<b>5 885 400 €</b>	<b>13 732 600 €</b>	<b>19 618 000 €</b>

#### 4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région

##### 4.5.1. Versement d'acomptes

S'agissant d'une nouvelle phase, un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à l'ensemble des Parties, sur justification



par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une partie des études, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant effectivement engagé.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

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

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

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

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

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la délibération n° CR2024-038 du 26 septembre 2024 dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% 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, la région Île-de-France fera ses 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 des bénéficiaires.

Toute somme non payée dans les délais impartis portera de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de deux points de pourcentage.

#### **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 Voyageurs** sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le relevé d'identité bancaire est le suivant :



BANQUE DE FRANCE  
EUROSYSTÈME

RC PARIS B 572104891

Relevé d'Identité Bancaire

---

**TITULAIRE :**

SNCF VOYAGEURS TRANSILIE INV

**DOMICILIATION :**

DGSO DSB TOPAZE - 2310  
31 RUE CROIX DES PETITS-CHAMPS  
PARIS 1ER

---

**Identification nationale (RIB)**

Code Banque	Code Guichet	N° Compte	Clé RIB
30001	00064	00000034753	56

---

**Identification internationale**

IBAN :FR7630001000640000003475356

Identification Swift de la BDF (BIC) :BDFEFRPPXXX

- **SNCF Gares & Connexions** sur le compte ouvert de l'Agence Centrale de la Banque de France à Paris, dont le RIB est le suivant :  
Code banque : 3001  
Code guichet : 00064  
N° compte : 00000062471  
Clé : 31

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
<b>Etat</b>	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
<b>Région Île-de-France</b>	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>

<b>SNCF Réseau</b>	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	<a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a> 01.85.57.96.70
<b>SNCF Voyageurs</b>	Transilien SNCF Département Gestion Finances Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93200 Saint-Denis	Division des Investissements	Sophie LEMAN 01 85 56 59 76 <a href="mailto:sophie.leman@sncf.fr">sophie.leman@sncf.fr</a>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	SNCF G&C – DGIF Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93212 Saint-Denis	Département Stratégie et Finances	01 85 56 12 21 <a href="mailto:Philippe.martin4@sncf.fr">Philippe.martin4@sncf.fr</a>

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 émis à la région Île-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés via le lien dédié, avec l'ensemble des pièces justificatives : « CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr », dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro ».

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), la subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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.

#### **4.7. Comptabilité des Bénéficiaires**

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.

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 Ile-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 Ile-de-France.

#### **5.3. Intervention d'experts**

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

### **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

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

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions qui lui sont attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au Financier en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du comité des Financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, 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 scénarios selon lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

### **7.1. Le comité de pilotage**

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

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des Études. Il recueille les avis et observations sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.2. Le comité des financeurs**

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

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

Le comité se prononce et valide :

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.3. Le comité technique**

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.4. Information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

### **7.5. Suivi de la communication institutionnelle**

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

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

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Ile-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Études et Résultats des Études qu'il(s) réalise(nt) dans le cadre de la Convention.

Chaque maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation.

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

Les résultats des études pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage.

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

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

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis.

Les Résultats des Études sont transmis sous format informatique natif et PDF.

## **ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES**

### **9.1. Modification de la convention**

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

### **9.2. Règlement des litiges**

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

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

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

### **9.3. Résiliation de la convention**

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

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :



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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

#### **9.4. Date d'effet et durée de la convention**

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

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.

#### **9.5. Mesures d'ordre**

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

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

La présente convention est établie en 6 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 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Pour la Région

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Pour SNCF Voyageurs,

**Alain RIBAT**  
Directrice Transilien SNCF

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Pour SNCF Réseau,

**Matthieu CHABANEL**  
Président Directeur Général

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Marlène DOLVECK**  
Directrice Générale

## **Annexes**

**Annexe 1 : Calendrier prévisionnel**

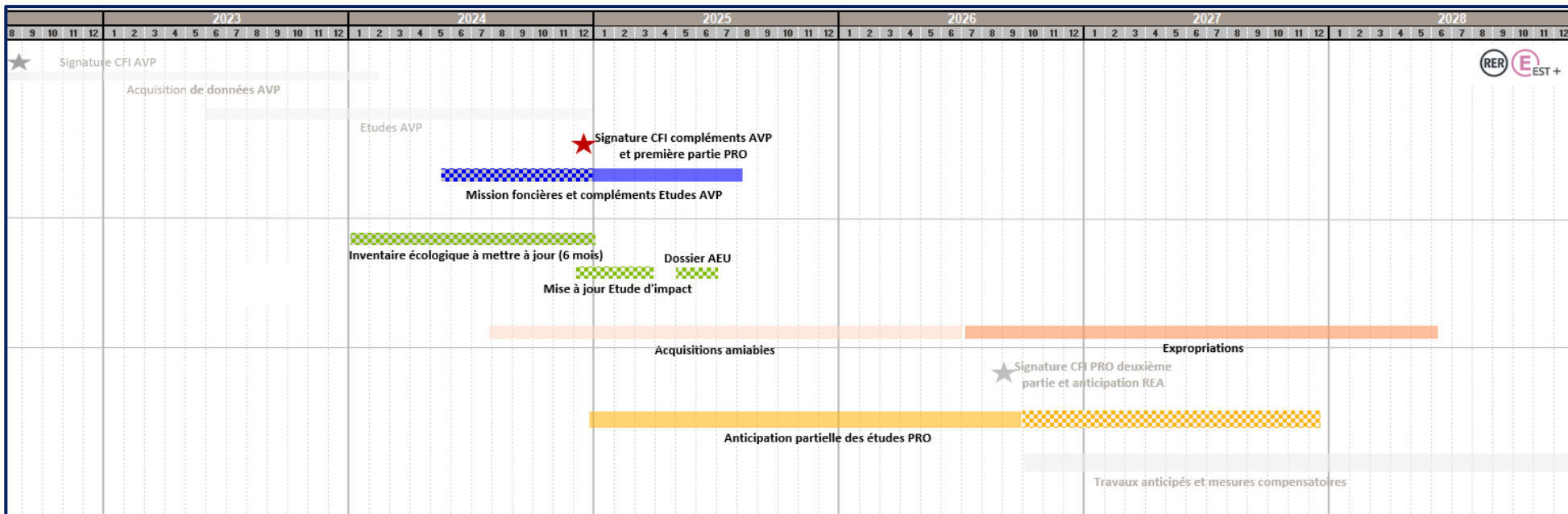
**Annexe 2 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 3 : Echancier 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 :**

Direction de la Modernisation et du Développement DG IdF  
Directeur Maître D'ouvrage : Franck BOLLA  
Pilote d'Opération : Fabienne GERONIMI  
Directeur de Projet : Brice PRAHO

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF VOYAGEURS :**

Responsable Maîtrise d'Ouvrage : Olivier LOBET

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES ET CONNEXIONS :**

Direction des Gares d'Ile de France  
Directrice de projet Ligne EPT4 : Isabelle CESSOT  
Directeur de projet : Brandan ROPARS

---

---

ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

---

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF RESEAU EN € COURANTS**

<b>SNCF Réseau</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Etat	2 010 000 €	2 040 000 €	1 110 000 €	38 400 €	5 198 400 €
Région	4 690 000 €	4 760 000 €	2 590 000 €	89 600 €	12 129 600 €
<b>Total</b>	<b>6 700 000 €</b>	<b>6 800 000 €</b>	<b>3 700 000 €</b>	<b>128 000 €</b>	<b>17 328 000 €</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF VOYAGEURS (TN) EN € COURANTS**

<b>SNCF Voyageurs</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Etat	- €	9 000 €	- €	- €	9 000 €
Région	- €	21 000 €	- €	- €	21 000 €
<b>Total</b>	<b>- €</b>	<b>30 000 €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>30 000 €</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FOND SNCF GARES ET CONNEXIONS (G&C) EN € COURANTS**

<b>SNCF G&amp;C</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Etat	246 000 €	252 000 €	180 000 €	- €	678 000 €
Région	574 000 €	588 000 €	420 000 €	- €	1 582 000 €
<b>Total</b>	<b>820 000 €</b>	<b>840 000 €</b>	<b>600 000 €</b>	<b>- €</b>	<b>2 260 000 €</b>

**Annexe 7 : Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures  
SNCF Réseau pour le déploiement du nouveau matériel roulant  
sur la branche Château-Thierry – Etudes d'avant-projet**

2024

## Ligne Transilien P

# Convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG sur la ligne P

Etudes Avant-Projet (AVP)

Convention n°24FER.....



PREAMBULE .....	5
Article 1. Objet de la convention .....	6
Article 2. Périmètre et calendrier.....	6
2.1. <i>Périmètre de la convention</i> .....	6
2.2. <i>Délais de réalisation</i> .....	6
Article 3. Rôles et engagements des parties .....	6
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i> .....	6
3.2. <i>La maîtrise d'ouvrage de l'opération</i> .....	7
3.2.1. Identification des Maîtres d'ouvrage .....	7
3.3. <i>Engagement du Maître d'ouvrage</i> .....	7
3.4. <i>Les financeurs</i> .....	7
3.4.1. Identification .....	7
3.4.2. Engagements .....	7
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	7
4.1. <i>Régime de TVA</i> .....	7
4.2. <i>Estimation du coût de l'opération</i> .....	8
4.3. <i>Coût de réalisation détaillé</i> .....	8
4.4. <i>Plan de financement</i> .....	9
4.5. <i>Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région</i> .....	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 .....	11
4.6. <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i> .....	12
4.7. <i>Comptabilité du Bénéficiaire</i> .....	12
Article 5. Modalités de contrôle .....	12
5.1. <i>Par les financeurs</i> .....	12
5.2. <i>Par Île-de-France Mobilités</i> .....	12
5.3. <i>Intervention d'experts</i> .....	12
Article 6. Gestion des écarts.....	13
6.1. <i>Dispositions en cas de modification du coût d'objectif</i> .....	13
6.2. <i>Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention</i> .....	13
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention.....	13
7.1. <i>Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)</i> . .....	13
7.2. <i>Comité des financeurs</i> .....	14
7.3. <i>Information hors CSCF et comité des financeurs</i> .....	15
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études .....	15
Article 9. Confidentialité.....	15
Article 10. Dispositions générales .....	16
10.1. <i>Modification de la convention</i> .....	16
10.2. <i>Règlement des litiges</i> .....	16
10.3. <i>Résiliation de la convention</i> .....	16
10.4. <i>Date d'effet et durée de la convention</i> .....	17
10.5. <i>Mesures d'ordre</i> .....	17
Article 11. ANNEXES.....	17
Annexes.....	23

**Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes avant-projet (AVP)**

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2024-\_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

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

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

**En troisième lieu,**

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

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

Les financeurs, les maîtres d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sont ci-après désignés « **les Parties** »,

## **Visas**

---

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'environnement ;

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

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

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

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

**Vu** 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 1<sup>er</sup> 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 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 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-069 du 28 mars 2024 approuvant la convention Ligne Transilien P - Amélioration de l'offre sur la branche Paris – Château-Thierry – Etudes préliminaires ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-\_\_\_\_\_ 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 du RER NG / Z2N NG sur la ligne P 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 la ligne P et les lignes Transilien C 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. 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 d'adaptations des infrastructures pour l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG ou Z2N NG sur la ligne P.

**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 du RER NG / Z2N NG sur la ligne P du 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 :

**« Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures de la ligne P pour le déploiement du RER NG / Z2N NG – 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'infrastructures nécessaires au déploiement de la RER NG / Z2N NG sur la ligne P du réseau Transilien notamment :

Pour le périmètre SNCF Réseau :

- 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 :

- l'adaptation des quais pour permettre l'arrêt en gare (la modification des quais et de leurs équipements tels que les allongements de quais, les nivellements de quai, la reprise des bordures de quais, la création ou la suppression de rehaussement partiel et l'aménagement des zones UFR) ;
- la modification des caténaires induite par les adaptations de quais.

### **2.2. Délais de réalisation**

La durée des AVP, objet de la présente convention, est estimée à 24 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 volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, 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 **6 030 000 € courants HT**.

#### **4.3. Coût de réalisation détaillé**

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

##### **Périmètre SNCF Réseau**

<b>Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures de la ligne P pour le déploiement du RER NG / Z2N NG – Etudes d'Avant-projet</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT courants</b>
SNCF Réseau	Etudes et autres missions	2 795 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	654 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	860 000 €
	Provision pour risques	110 000 €
<b>TOTAL</b>		<b>4 410 000 €</b>

##### **Périmètre SNCF Gares & Connexions**

<b>Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures de la ligne P pour le déploiement du RER NG / Z2N NG – Etudes d'Avant-projet</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT courants</b>
SNCF Gares & Connexions	Etudes et autres missions	938 000 €
	Frais de maîtrise d'œuvre	235 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	447 000 €
	Provision pour risques	0 €
<b>TOTAL</b>		<b>1 620 000 €</b>

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.

Le besoin de financement comprend l'ensemble des coûts, directs et indirects, nécessaires à la réalisation des études objets de la présente convention : frais d'acquisition de données, frais de maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre,

## **Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes avant-projet (AVP)**

Le besoin de financement en € courants a été déterminé par application des hypothèses suivantes :

- Indice de référence : ING : 129,9 ;
- Hypothèses d'évolution de l'indice de référence : + 2,5% annuel.

### **4.4. Plan de financement**

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

<b>Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures de la ligne P pour le déploiement du RER NG / Z2N NG – Etudes d'Avant-projet</b>			
<b>Plan de financement</b>			
<b>Montant en € courants et %</b>			
<b>Périmètre</b>	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>Total</b>
	<b>30%</b>	<b>70%</b>	
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	486 000 €	1 134 000 €	<b>1 620 000 €</b>
<b>SNCF Réseau</b>	1 323 000 €	3 087 000 €	<b>4 410 000 €</b>
<b>Total</b>	<b>1 809 000 €</b>	<b>4 221 000 €</b>	<b>6 030 000 €</b>

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

#### **4.5.1. Modalités de versement d'acomptes**

S'agissant d'une nouvelle phase, 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.

## **Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes avant-projet (AVP)**

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° CP2024-038 du 26 septembre 2024.

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, la région Île-de-France fera ses 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 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

**A 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	<a href="mailto:spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
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 <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
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	<a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a> <a href="tel:01.85.57.96.70">01.85.57.96.70</a>
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département comptabilité	<a href="mailto:Fouad.HADJAJ@sncf.fr">Fouad HADJAJ</a> <a href="tel:01.80.50.94.38">Tél. 01 80 50 94 38</a> <a href="mailto:Fouad.hadjaj@sncf.fr">Fouad.hadjaj@sncf.fr</a>

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 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](mailto: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.

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

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

#### **4.7. Comptabilité du Bénéficiaire**

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 technique. Les Maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

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

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarios selon lesquels le projet, et au besoin l'opération peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

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

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

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

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

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

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

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

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

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

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

## **Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes avant-projet (AVP)**

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 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 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

### **7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

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

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

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

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

## **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 :

## **Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes avant-projet (AVP)**

- 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.

### **ARTICLE 11. ANNEXES**

Les pièces annexes font partie intégrante de la convention.

**Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes  
avant-projet (AVP)**

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

**Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes  
avant-projet (AVP)**

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

Pour la Région,

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

**Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes  
avant-projet (AVP)**

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

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**

Directeur Général



**Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes  
avant-projet (AVP)**

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

Pour SNCF Réseau,

**Séverine LEPERE**  
Directrice Générale Île-de-France

**Ligne Transilien P - Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG - Etudes  
avant-projet (AVP)**

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Pierre LABARTHE**  
Directeur des Gares d'Ile de France

**Annexes**

**Annexe 1 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)**

**Annexe 2 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ligne P	← Etudes exploratoires		EP			AVP/PRO			REA		MES →

Figure 1. Planning prévisionnel SNCF Réseau

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ligne P	EP		AVP		PRO/DCE		REA				

Figure 2. Planning prévisionnel SNCF Gares&Connexions

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 ALAOU**

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 (à titre informatif)

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
Etat (30%)	0 €	396 900 €	793 800 €	132 300 €	1 323 000 €
Région (70%)	0 €	926 100 €	1 852 200 €	308 700 €	3 087 000 €
TOTAL	0 €	1 323 000 €	2 646 000 €	441 000 €	4 410 000 €

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

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
Etat (30%)	0	210 000 €	210 000 €	66 000 €	486 000 €
Région (70%)	0 €	490 000 €	490 000 €	154 000 €	1 134 000 €
TOTAL	0 €	700 000 €	700 000 €	220 000 €	1 620 000 €