

## DÉLIBÉRATION N°CP 2024-295 DU 15 NOVEMBRE 2024

### SOUTIEN À DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE PÔLES

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

**VU** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération n° CR 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 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 2024-295 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

#### **Article 1 :**

Décide de participer au financement du Bus entre Seine détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **23 030 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **23 030 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 828 « Autres transports », programme RE828-014 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », Action 582014017 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », du budget 2024.

Cette affectation relève « CPER Mobilités » :

- Volet 7 « Mobilités » ;
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) » ;
- Projet 7109 « Bus en site propre : TCSP, TZEN, BHNS (études et travaux) » ;
- Opération 710906 « Bus entre Seine »

### **Article 2 :**

Décide de participer au financement des études du prolongement du T10 au nord à Issy-Vanves-Clamart détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **1 960 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **1 960 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE822-008 « Liaisons tramways », Action 582008017 « Liaisons tramways », du budget 2024.

Cette affectation relève du « CPER Mobilités » :

- Volet 7 « Mobilités » ;
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) » ;
- Projet 7106 « Nouveaux prolongements de ligne » ;
- Opération 710605 « T10 au Nord Issy-Vanves-Clamart (phase 2) ».

### **Article 3 :**

Décide de participer au financement du projet de réaménagement de la gare routière Massy Atlantis détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **1 889 775 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 4 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **1 889 775 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 828 « Autres transports », programme RE828-014 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », Action 582014017 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », du budget 2024.

Cette affectation relève « CPER Mobilités » :

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »

- Opération 711013 « Pôle de Massy-Palaiseau ».

**Article 4 :**

Décide de participer au financement des études du pôle multimodal de Corbeil-Essonnes détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **367 500 €**.

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **367 500 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE852-002 « Grands pôles intermodaux », action 582002017 « Grands pôles intermodaux », du budget 2024.

Cette affectation relève « CPER Mobilités » :

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711012 « Pôle de Corbeil-Essonnes »

**Article 5 :**

Décide de participer au financement du Tzen 4 détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **1 967 036,40 €**.

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **1 967 036,40 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 828 « Autres transports », programme RE828-014 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », Action 582014017 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », du budget 2024.

Cette affectation relève « CPER Mobilités » :

- Volet 7 « Mobilités » ;
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) » ;
- Projet 7109 « Bus en site propre : TCSP, TZEN, BHNS (études et travaux) »
- Opération 710903 « Tzen 4 »

**Article 6 :**

Décide de participer au financement des études du pôle multimodal Le Bourget-Drancy détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **80 850 €**.

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **80 850 €** disponible sur le chapitre

908 « Transports » - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE852-002 « Grands pôles intermodaux », action 582002017 « Grands pôles intermodaux », du budget 2024.

Cette affectation relève « CPER Mobilités » :

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711006 « Pôle Le Bourget-Drancy »

**Article 7 :**

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter des dates prévisionnelles de démarrage indiquées dans les fiches projets jointes en annexe à la délibération, par dérogation prévue à l'article 17 de l'annexe de 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 PÉCRESSÉ**

Acte rendu exécutoire le 15 novembre 2024, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 15 novembre 2024 (référence technique : 075-237500079-20241115-lmc1224752-DE-1-1) et affichage ou notification le 15 novembre 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 projets**

**DOSSIER N° 24006614 - TRAMWAY T10 - PROLONGEMENT NORD - ETUDES SDP et EP - INVESTIGATIONS COMPLEMENTAIRES (92)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-582008-200

Action : 582008017- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	4 000 000,00 € HT	49,00 %	1 960 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 960 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 15 novembre 2024 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Il s'agit de la poursuite d'une opération commencée avant le 1er janvier 2023.

Depuis le 24 juin 2023, le tram T10 relie Antony (Croix de Berny) à Clamart (Jardin Parisien) en passant par Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson. Pour répondre encore mieux aux besoins de mobilité du territoire, il a été décidé d'étudier les conditions de réalisation d'un prolongement du tram T10 entre les stations « Jardin Parisien » et « gare de Clamart », permettant la correspondance avec la ligne 15 du métro et le transilien N au terminus, à la gare de Clamart.

La concertation préalable sur le projet de prolongement du T10 s'est tenue du 27 février au 24 avril 2023. Suite à cette étape a débuté une nouvelle phase d'études (schéma de principe) et de poursuite du dialogue avec le public et l'ensemble des parties prenantes, dans le cadre de la concertation dite « continue » sous l'égide d'une garante de la CNDP.

La présente subvention vise à couvrir le besoin de financement relatif à la réalisation :

- des études du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et nécessaires à la concertation continue ;
- d'investigations complémentaires : études géotechniques, diagnostics de bâtiments, diagnostics pollution et autres approfondissements techniques.

La maîtrise d'ouvrage des études est assurée par Île-de-France Mobilités.

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 objets couverts par la présente subvention sont estimés à un montant de 4 000 000 €. Le financement du projet est assuré au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Ainsi, le plan de financement retenu est le suivant :

- Région Île-de-France : 1 960 000 € (49%)
- Département des Hauts-de-Seine : 1 200 000 € (30%)
- Etat : 840 000 € (21%)

La subvention régionale est donc de 1 960 000 €.

**Localisation géographique :**

- CLAMART

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

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

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Etudes du schéma de principe	800 000,00	20,00%
Etudes du dossier d'enquête publique	600 000,00	15,00%
Investigations complémentaires	1 800 000,00	45,00%
Concertation continue	300 000,00	7,50%
Frais de maîtrise d'ouvrage	500 000,00	12,50%
Total	4 000 000,00	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	1 960 000,00	49,00%
Subvention Département (sollicitée)	1 200 000,00	30,00%
Subvention État (sollicitée)	840 000,00	21,00%
Total	4 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24007565 - TCSP - BUS ENTRE SEINE CONVENTION PRO, AF ET TRAVAUX PREPARATOIRES (95)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - Tzen, BHNS et autres TCSP (n° 00001351)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-828-2041783-582014-200

Action : 582014017- Développement et amélioration des sites propres pour autobus

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - Tzen, BHNS et autres TCSP	47 000 000,00 € HT	49,00 %	23 030 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		<b>23 030 000,00 €</b>

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 16 novembre 2024 - 31 décembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Il s'agit de la poursuite d'une opération engagée avant le 1er janvier 2023.

Le Bus Entre Seine est un projet de TCSP qui fait la liaison entre Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Corneilles en Paris. Le projet tend à améliorer la desserte entre l'arrêt Pont de Bezons (Tram 2) et les gares ferroviaires d'Argenteuil, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis.

La présente affectation vise à :

- poursuivre en phase PRO (Projet) les études du projet de TCSP ;
- effectuer les acquisitions foncières nécessaires au projet ;
- mener les travaux préparatoires de réalisation du TCSP.

Cette affectation couvre la totalité du besoin identifié pour la mise en service de l'opération.

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

**Détail du calcul de la subvention :**

Le financement de cette convention, d'un montant total de 47 000 000€, est assuré dans le cadre du CPER 2023-2027 au titre de la ligne « TZen, BHNS et autres TCSP », par :

- L'État (21%) : 9 870 000 €
- La région Île-de-France (49%) : 23 030 000€
- Le bloc local (30%) : 14 100 000€

La subvention régionale est donc de 23 030 000€.

**Localisation géographique :**

- SARTROUVILLE
- ARGENTEUIL
- BEZONS
- CORMEILLES-EN-PARISIS

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Bus en site propre : TCSP, TZEN, BHNS (études et travaux)

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

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Maitrise d'ouvrage	6 300 000,00	13,40%
Maitrise d'oeuvre	3 200 000,00	6,81%
Premières acquisitions foncières et libération d'emprise	21 500 000,00	45,74%
Premiers travaux préparatoires	8 500 000,00	18,09%
Provisions pour aléas et incertitudes	7 500 000,00	15,96%
Total	47 000 000,00	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Région Ile de France	23 030 000,00	49,00%
Etat	9 870 000,00	21,00%
Département du Val d'Oise	14 100 000,00	30,00%
Total	47 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24007628 - TZEN4 - BESOINS COMPLEMENTAIRES DE LA PHASE REALISATION (91)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - Tzen, BHNS et autres TCSP (n° 00001351)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-828-2041783-582014-200

Action : 582014017- Développement et amélioration des sites propres pour autobus

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - Tzen, BHNS et autres TCSP	4 014 360,00 € TTC	49,00 %	1 967 036,40 €
		<b>Montant total de la subvention</b>	<b>1 967 036,40 €</b>

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 10 juillet 2024 - 10 juillet 2026

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Il s'agit de travaux urgents dans le cadre du chantier TZEN4 commencé fin 2022.

**Description :**

Il s'agit des suites de l'opération engagée avant le 1/01/2023.

Le projet du T Zen 4 consiste à créer une infrastructure de transport en commun en site propre sur un parcours d'environ 14,3 km entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes. Il remplacera la ligne 402 actuelle sur la section entre « La Treille » à Viry-Châtillon et la gare RER D de Corbeil-Essonnes, en s'insérant majoritairement sur la voirie existante. Le T Zen 4 empruntera également des sections de site propre réalisées dans le cadre des projets urbains traversés (Grande Borne et ZAC Centre-Ville à Grigny et ZAC de la Montagne des Glaises à Corbeil-Essonnes).

Le projet desservira à sa mise en service 30 stations et accueillera environ 47 000 voyageurs quotidiennement. Ce projet se réalisera en interface avec des projets urbains des quartiers prioritaires identifiés dans le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) : les Tarterêts à Corbeil-Essonnes, les Pyramides à Evry, la Grande Borne et Grigny 2 à Grigny.

Les travaux ont débuté fin 2022.

Cependant une première étude de portance de l'ouvrage d'art (dalle supérieure du parking souterrain) du

centre hospitalier du sud francilien (CHSF) indique que celui-ci n'est pas fait pour supporter une charge de 13t à l'essieu avec certaines hypothèses de charge (notamment présence de plusieurs bus arrêtés). Une contre-expertise a été réalisée dont les résultats confirment la nécessité des travaux urgents sur l'ouvrage d'art.

La présente subvention porte sur ces besoins complémentaires de la phase de réalisation du T Zen 4 (REA-BC1) relative aux travaux de renforcement de la dalle du CHSF.

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 :

IDFM délègue ces travaux au CHSF qui ne peut pas récupérer la TVA. La subvention régionale se base donc sur le montant TTC des travaux.

Le financement de cette convention, d'un montant total de 4 014 360€, est assuré dans le cadre du CPER 2023-2027 au titre de la ligne « TZEN, BHNS et autres TCSP », par :

- État : 21% (843 015,60 €)
- Région Île-de-France : 49% (1 967 036,40 €)
- Département de l'Essonne (bloc local) : 30% (1 204 308 €)

La subvention régionale est donc de 1 967 036,40 €.

#### Localisation géographique :

- ESSONNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Bus en site propre : TCSP, TZEN, BHNS (études et travaux)

### PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	4 014 360,00	100,00%
Total	4 014 360,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	843 015,60	21,00%
Subvention Région (sollicitée)	1 967 036,40	49,00%
Subvention Département (sollicitée)	1 204 308,00	30,00%
Total	4 014 360,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006238 - TCSP - RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIÈRE MASSY-ATLANTIS - REA3 (91)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - Tzen, BHNS et autres TCSP (n° 00001351)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-828-20423-582014-200

Action : 582014017- Développement et amélioration des sites propres pour autobus

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - Tzen, BHNS et autres TCSP	5 675 000,00 € HT	33,30 %	1 889 775,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		<b>1 889 775,00 €</b>

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : PARIS SUD AMENAGEMENT  
Adresse administrative : 85 AVENUE RAYMOND ARON  
91300 MASSY  
Statut Juridique : Société Anonyme d'Economie Mixte  
Représentant : Monsieur Nicolas SAMSOEN, Président

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour l'extension et la requalification de la gare routière de Massy-Atlantis (91).

**Dates prévisionnelles** : 24 septembre 2020 - 31 décembre 2025

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les travaux de réaménagement du pôle ont été engagés dès septembre 2020. Cette nouvelle autorisation de programme complémentaire correspond à une augmentation de la participation de la Région pour la réalisation des travaux suite à l'augmentation des coûts. La date de démarrage est en cohérence avec la convention de financement initiale votée à la CP2020-361.

**Description :**

Il s'agit de la poursuite d'une opération commencée avant le 1er janvier 2023.

Le pôle d'échanges multimodal de Massy-Palaiseau constitue l'entrée principale Nord du territoire de la communauté Paris-Saclay et un hub régional majeur pour 24 lignes de bus interbassins, interurbaines, locales et les cars longues distances.

Le projet de la nouvelle gare routière Massy-Atlantis, permettant de désengorger une infrastructure aujourd'hui saturée, consiste en la réalisation de :

- trois quais centraux et d'un ouvrage en superstructure, appelé « toit marchable » assurant les liaisons piétonnières sécurisées, notamment depuis les passerelles existantes traversant le faisceau ferré,
- la création et la reprise des voies bus autour des trois quais centraux,
- le redressement de la voie rejoignant l'A10 depuis l'avenue Carnot pour permettre de disposer d'un

périmètre suffisant et améliorer les accès depuis le sud-ouest.

La subvention doit permettre de poursuivre le financement de ces travaux.

**Détail du calcul de la subvention :**

La troisième convention de réalisation de la gare routière MASSY-ATLANTIS est d'un montant total de 5 675 000 euros HT avec la répartition suivante:

- Etat: 1 889 775 €
- Région: 1 889 775 €
- CA Paris Saclay : 1 327 950 €
- Paris Sud aménagement : 567 500 €

La subvention régionale est donc de 1 889 775 €.

**Localisation géographique :**

- MASSY

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Travaux	5 675 000,00	100,00%
Total	5 675 000,00	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	1 889 775,00	33,30%
Subvention Région (sollicitée)	1 889 775,00	33,30%
Subvention CA Paris Saclay (sollicitée)	1 327 950,00	23,40%
Fonds propres	567 500,00	10,00%
Total	5 675 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24006609 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL LE BOURGET DRANCY - ETUDES  
COMPLEMENTAIRES AU SCHEMA DE PRINCIPE - IDFM (93)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041783-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	231 000,00 € HT	35,00 %	80 850,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		80 850,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 15 novembre 2024 - 31 décembre 2025

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Il s'agit de la poursuite d'une opération commencée avant le 1er janvier 2023.

La subvention vise à financer deux études nécessaires à la finalisation du schéma de principe du pôle multimodal Le Bourget Drancy, et à connaître le prix global du projet, sans lequel le bilan socio-économique qui détermine la rentabilité du projet ne peut se faire :

- étude pour le prolongement de la passerelle du RER B,
- études pour le positionnement du pont-rail.

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

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26

septembre 2024.

Il est financé par :

- Etat à 15 %
- Région à 35 %
- IDFM à 25 %
- l'EPT Paris Terres d'Envol à 25 %.

Le montant de l'opération s'élève à 231 000 euros.

La subvention régionale s'élève à 80 850 euros (231 000 x 35%).

**Localisation géographique :**

- LE BOURGET
- DRANCY

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Etude pour le prolongement de la passerelle du RER B	161 000,00	69,70%
Etude pour le positionnement du pont-rail (PRA)	70 000,00	30,30%
Total	231 000,00	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	80 850,00	35,00%
Subvention État (sollicitée)	34 650,00	15,00%
Subvention Paris Terres d'Envol (sollicitée)	57 750,00	25,00%
Fonds propres	57 750,00	25,00%
Total	231 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 24007617 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL CORBEIL-ESSONNES - ETUDES DOCP ET CONCERTATION - IDFM (91)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041783-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	1 050 000,00 € HT	35,00 %	367 500,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		<b>367 500,00 €</b>

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 15 novembre 2024 - 15 mai 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Le projet consiste en l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Corbeil-Essonnes.

Le pôle de Corbeil-Essonnes, situé dans le département de l'Essonne, fait partie des pôles majeurs inscrits au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, avec un réaménagement conséquent du périmètre ferroviaire et intermodal.

Le pôle est constitué :

• D'un périmètre ferroviaire composé :

- du bâtiment voyageurs de la gare,
- d'une passerelle qui surplombe les sept voies de la gare de Corbeil-Essonnes,
- du passage souterrain permettant de franchir les voies ferrées, seul passage public assurant la liaison piétonne entre le centre historique de Corbeil et le quartier des Tarterêts,
- d'un parking SNCF d'une capacité de 60 places, géré par la SNCF,
- d'une zone Infrapôle avec une cour des marchandises, une ancienne halle SERNAM.

• D'un périmètre intermodal composé :

- des deux gares routières situées place Henri Barbusse et rue Emile Zola, qui permettent d'organiser la dépose et la reprise des voyageurs qui accèdent à la gare par différentes lignes de bus de rabattement.
- du parc Emile Zola, parc en structure d'une capacité de 400 places destiné principalement au stationnement de rabattement (mais pouvant être utilisé pour d'autres usages),

- d'un parking situé rue du Général Leclerc,
- d'une station de taxis d'une dizaine d'arrêts dépose / reprise,
- de parkings vélos sous abris « veligo » qui a été mis en service en décembre 2000

Le Périmètre de la présente subvention porte sur :

- La constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du pôle d'échanges multimodal de Corbeil-Essonnes.
- L'organisation, la conduite et la formulation du bilan de la Concertation Préalable.
- Des prestations complémentaires éventuelles à chacune des étapes.

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

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024.

Il est financé par :

- Etat à 15 %
- Région à 35 %
- IDFM à 25 %
- Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart à 16,7 %
- Ville de Corbeil-Essonnes à 8,3%.

Le montant de l'opération s'élève à 1 050 000 euros.

La subvention régionale s'élève à 367 500 euros ( 1050 000 x 35%).

#### **Localisation géographique :**

- CORBEIL-ESSONNES

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

<b>Dépenses (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Etudes	1 050 000,00	100,00%
Total	1 050 000,00	100,00%

<b>Recettes (€)</b>		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	367 500,00	35,00%
Subvention État (sollicitée)	157 500,00	15,00%
Subvention Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart (sollicitée)	175 350,00	16,70%
Subvention Ville de Corbeil-Essonnes	87 150,00	8,30%
Fonds propres	262 500,00	25,00%
Total	1 050 000,00	100,00%

**Annexe 2: Convention TCSP Bus Entre Seine (78/95)**

2024

# Bus Entre Seine TCSP Argenteuil – Bezons- Sartrouville – Cormeilles en Parisis

Convention de financement relative  
aux études PRO, premières  
acquisitions foncières et travaux  
préparatoires

Convention n°



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

 **Région  
île de France**

**val  
d'oise**   
le département

**île de France**   
mobilités

## Table des matières

Table des matières .....	2
0. Préambule .....	6
0.1. Objectifs du Projet .....	6
0.2. Historique .....	6
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	7
0.4. Caractéristiques principales du Projet .....	7
0.5. Rappel des conventions de financement antérieures .....	7
0.6. Conditions d'actualisation .....	8
0.7. Contexte de la présente convention .....	8
1. Définitions .....	8
2. Objet de la convention .....	8
2.1. Périmètre de la convention .....	9
2.2. Délais de réalisation .....	10
3. Rôles et engagements des parties .....	10
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	10
3.2. La maîtrise d'ouvrage .....	10
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	10
3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	11
3.3. Les financeurs .....	11
3.3.1. Identification .....	11
3.3.2. Engagements .....	11
4. Modalités de financement et de paiement .....	11
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	11
4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....	12
4.3. Plan de financement .....	13
4.4. Modalités de paiement .....	13
4.4.1. Echancier des appels de fonds .....	13
4.4.2. Versement d'acomptes .....	14
4.4.3. Versement du solde .....	15
4.4.4. Paiement .....	16
4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	16
4.5. Caducité des subventions .....	17
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	17
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 pour l'Etat .....	18
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	18
4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département du Val d'Oise	18
4.6. Comptabilité du bénéficiaire .....	18
5. Gestion des écarts .....	18

5.1.	En cas d'économies .....	18
5.2.	En cas de dépassement .....	19
6.	Modalités de contrôle .....	19
6.1.	Par les financeurs .....	19
6.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	19
6.3.	Intervention d'experts .....	19
7.	Organisation et suivi de la convention .....	19
7.1.	Le comité de pilotage .....	20
7.2.	Le comité des financeurs.....	20
7.3.	Le comité technique .....	20
7.4.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	21
7.5.	Suivi de la communication institutionnelle.....	21
8.	Diffusion des études et propriété intellectuelle.....	21
9.	Confidentialité.....	22
10.	Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....	22
11.	Dispositions générales .....	23
11.1.	Modification de la convention .....	23
11.2.	Règlement des litiges .....	23
11.3.	Résiliation de la convention.....	23
11.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	23
11.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	24
ANNEXES.....		29
Annexe 1 :	Échéancier prévisionnel des appels de fonds (en € courant HT).....	30
Annexe 2 :	Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....	31

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_,
- Le **Département du Val d'Oise**, représenté par la Présidente du conseil départemental dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de l'assemblée départementale en date du \_\_\_\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

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

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

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

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

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

**Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 ;

**Vu** la délibération n° ..... du conseil départemental en date du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération de la commission permanente n° ..... du \_\_/\_\_/\_\_ du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du conseil départemental n° ..... du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant la présente convention ;

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

## 0. Préambule

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

### 0.1. Objectifs du Projet

Le projet de TCSP Bus Entre Seine est un projet d'amélioration des liaisons bus entre le Pont de Bezons (tramway T2) et les gares d'Argenteuil, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis. Les objectifs du projet sont les suivants :

- faciliter les déplacements du territoire en améliorant le fonctionnement et les connexions des lignes de bus existantes et en accompagnant le développement des modes actifs ;
- assurer un rabattement efficace avec les lignes de transport structurantes du réseau ;
- accompagner le fort développement urbain du secteur.

Le projet concerne deux départements, le Val d'Oise (communes d'Argenteuil, Bezons et Corneilles-en-Parisis) et les Yvelines (commune de Sartrouville).

Trois intercommunalités sont concernées : la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS, pour Bezons et Sartrouville), la Communauté d'agglomération Val Parisis (CAVP, pour Corneilles-en-Parisis) et l'Établissement Public Territorial n°5 dit « Boucle Nord de Seine », au sein de la Métropole du Grand Paris (pour Argenteuil).

Le territoire réunit plus de 200 000 habitants sur près de 38 km<sup>2</sup>, ce qui représente une densité moyenne d'environ 5 400 habitants par km<sup>2</sup>.

### 0.2. Historique

Une étude sectorielle de la desserte en TCSP du secteur Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Epinay-sur-Seine a été menée par IDFM en 2012-2013.

Deux axes ont été identifiés comme prioritaires, compte tenu des forts trafics et de la congestion qui les caractérisent :

- la RD392 entre le pont de Bezons et le quartier des Indes (intersection avec l'avenue Jean Jaurès à Argenteuil), potentiellement prolongée à plus long terme jusqu'à Corneilles-en-Parisis ;
- la liaison Pont de Bezons - Gare d'Argenteuil par la rue Barbusse ou un autre itinéraire à l'intérieur du tissu urbain.

Des aménagements plus ponctuels (suppression, régulation du stationnement sur voirie et réaménagement de carrefours, etc.) figurent également parmi les aménagements identifiés pour améliorer les conditions de circulation des bus sur certains tronçons.

A la suite de cette étude, il a été décidé d'engager les études de DOCP pour aménager un site propre pour transport en commun.

Les études de DOCP se sont achevées en décembre 2017, avec une approbation en Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 13 décembre 2017.

Le bilan de la concertation préalable (du 19 mars au 20 avril 2018) a été approuvé par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités en décembre 2018.

Les études préliminaires, le schéma de principe et le dossier d'enquête publique du projet Bus Entre Seine ont été approuvés par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités en décembre 2020.

L'enquête publique s'est déroulée du 6 novembre 2021 au 11 décembre 2021. Le commissaire enquêteur a émis en février 2022 un avis favorable, assorti de trois réserves, à la déclaration d'utilité publique ainsi qu'un avis favorable aux mises en compatibilité des PLU d'Argenteuil, de Bezons, de Corneilles-en-Parisis et de Sartrouville avec le projet Bus Entre Seine.

Le Maître d'Ouvrage s'est prononcé sur l'intérêt général du projet et a répondu aux réserves du commissaire enquêteur dans le cadre d'une déclaration de projet, qui a fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités en séance du 25 mai 2022.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 31 août 2022 conjointement à la mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis et Sartrouville.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Ce projet est inscrit :

- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009,
- au CPRD 2007-2013 conclu avec le Département du Val d'Oise, et prorogé jusqu'en 2015,
- au Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé le 27 décembre 2013,
- au PDUIF adopté par la Région en juin 2014,
- au CPER 2015-2020 au titre de la ligne T Zen/BHNS et autres TCSP sur une ligne de 420M€
- au volet mobilité du CPER 2023-2027 voté au mois de septembre 2024 par la Région et adopté.
- au SDRIF-E 2021-2027 adopté par la région le 11.09.2024

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Ce projet consiste en la réalisation d'aménagements en faveur de la circulation des bus, qui pourront bénéficier à une ou plusieurs lignes de bus, sur tout ou partie de leur itinéraire.

Afin d'améliorer la desserte en transports collectifs du territoire et notamment des liaisons entre le Pont de Bezons (Tram 2) et les gares ferroviaires d'Argenteuil, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis, le projet prévoit :

- La mise en place de voies bus dédiées entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons (Tram 2), le quartier des Indes à Sartrouville et le boulevard du Parisis à Corneilles-en-Parisis. Les aménagements pourront aller de voies entièrement dédiées aux bus (sites propres bidirectionnels) à des aménagements plus limités, tels que des couloirs d'approche et des réaménagements de carrefours. Ces mesures permettront d'optimiser les conditions d'exploitation et la régularité des liaisons bus du territoire ;
- Des mesures d'accompagnement permettant d'améliorer la performance et la lisibilité des bus dans la circulation générale vers les gares de Corneilles-en-Parisis et Sartrouville. Ces mesures d'accompagnement pourront être par exemple l'aménagement des stations, la mise en place de la priorité aux carrefours et le traitement ponctuel de points durs de circulation, afin d'améliorer la performance et la lisibilité des lignes.

Le réseau de bus sera restructuré afin que les lignes puissent bénéficier de manière optimale des aménagements réalisés.

Par ailleurs, le projet prévoit la réalisation d'aménagements cyclables et la requalification des espaces publics dans les secteurs où des voies bus dédiées seront réalisées.

### **0.5. Rappel des conventions de financement antérieures**

Une première convention de financement des études relatives au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), à la concertation préalable, au Schéma de Principe et à l'Enquête Publique, a été notifiée le 14 janvier 2016, pour un montant de 3 600 000 € HT. Le financement était assuré par la Région (50 %) et le Département du Val d'Oise (50%) au titre du CPRD.

Une deuxième convention de financement des études relatives aux études d'avant-projet approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23/09/2020 et notifiée le 03/06/2021, pour un montant de 3 100 000€ HT. Le financement était assuré par la Région (49%), le Département du Val d'Oise (30%) et l'Etat (21%) au titre du CPER 2015-2020.

## **0.6. Conditions d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont à ce stade celles du Schéma de principe approuvé par IDFM en date du 9 décembre 2020, soit juillet 2020. Le coût d'objectif sera déterminé par les conditions économiques à date de l'approbation des études d'avant-projet (AVP) en conseil d'administration d'IDFM. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention (les derniers indices pris en compte sont ceux de juillet 2024)
- puis hypothèse d'inflation de 3 % par an au-delà.

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

## **0.7. Contexte de la présente convention**

A l'issue du comité des financeurs du 8 juillet 2024, les Parties sont convenues de l'établissement de la présente convention portant sur les études de projet et des prestations complémentaires nécessaires à la constitution du dossier Projet (PRO), la constitution des DCE, les missions d'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT), ainsi que de premières acquisitions foncières et travaux préparatoires du projet Bus Entre Seine.

Il est convenu ce qui suit :

### **1. Définitions**

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

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

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

« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soit la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Études » ;

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

.

### **2. Objet de la convention**

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des Études Projet et des prestations complémentaires nécessaires à la constitution du dossier Projet (PRO), DCE, ACT, premières acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires du Projet Bus entre Seine;

- de préciser les conditions de suivi et de réalisation ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- de définir les documents à remettre aux Parties

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

« Bus Entre Seine - **Convention des Etudes PRO, DCE, ACT, premières acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires** ».

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

La présente convention porte sur le financement des études Projet et des prestations complémentaires nécessaires à la constitution du dossier Projet (PRO), DCE, les missions ACT, les premières acquisitions foncières (AF) et les premiers travaux préparatoires du projet Bus Entre Seine.

### Frais de MOA et AMO :

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

### Frais de MOE :

- Les études PRO du projet Bus Entre Seine et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA IDFM
- Les DCE et l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires

### Les acquisitions foncières (AF) et travaux préparatoires de libération des emprises :

Les AF peuvent induire des frais suivants :

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

## **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études, premières acquisitions foncières et premiers travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 38 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études, acquisitions foncières et travaux objets de la convention figure en Annexe 2.

## **3. Rôles et engagements des parties**

### **3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

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

IDFM est maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 0.4 de la présente convention.

### 3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des travaux, acquisitions foncières et des études PRO, DCE et ACT du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel sous réserve de bénéficier dans les temps de la complétude du besoin de financement;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 et à l'annexe 2 de la présente convention ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

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

## 3.3. Les financeurs

### 3.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs de cette convention sont :

- l'État à 21% ;
- la région Île-de-France à 49 % ;
- le Département du Val d'Oise à 30 % .

### 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 4.3.

## 4. **Modalités de financement et de paiement**

### 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'objet de la présente convention est évalué à **47 000 000 € HT euros courants**

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'acquisition foncière, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminés au stade des Etudes Préliminaires.

Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif. Pour information, cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants.

Le **coût d'objectif du Projet** sera défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités lors de l'approbation des dossiers d'études Avant-Projet.

A date de la commission permanente de la Région, le 15 novembre 2024, l'Avant-Projet n'est pas validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Aussi les conditions économiques de référence du coût du projet sont à ce stade celles de juillet 2020 et les hypothèses d'actualisation suivantes ont été prises pour le calcul du coût prévisionnel des dépenses relatives à l'objet de la présente convention :

- Les dépenses de prestations intellectuelles et services sont indexées sur l'indice ING, les dépenses travaux sur le TP01
- Les derniers indices connus pris en compte dans le modèle financier sont ceux de juillet 2024
- Une inflation de 3% par an au-delà

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

Une fois la validation des études AVP par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, les financeurs pourront attribuer une subvention complémentaire afin de permettre l'achèvement des études PRO, DCE et ACT, sous réserve du vote des crédits par l'assemblée délibérante.

#### **4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage**

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

<b>Bus Entre Seine</b>		
<b>Bénéficiaires</b>	<b>Poste de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT courants</b>
<b>IDFM</b>	Maîtrise d'ouvrage	6,3 M €
	Maîtrise d'œuvre	3,2 M€
	Premières acquisitions foncières et libérations d'emprise	21,5 M€
	Premiers travaux préparatoires	8,5 M€
	Provisions pour aléas et incertitudes	7,5 M €
<b>TOTAL</b>		<b>47,0 M €</b>

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

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

#### **4.3. Plan de financement**

Le plan de financement est établi en euros courants				
<b>Bus Entre Seine</b>				
<b>47 000 000, 00 € HT courants</b>				
<b>Clés de financement</b>				
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>Département du Val d'Oise</b>	<b>Total</b>
<b>IDFM</b>	9 870 000 €	23 030 000 €	14 100 000 €	47 000 000 €
	21 %	49 %	30 %	100 %

#### **4.4. Modalités de paiement**

##### 4.4.1. Echéancier des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 7. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

#### 4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

##### 4.4.2.1. *Demande de versement des acomptes auprès de la Région :*

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

##### 4.4.2.2. *Demande de versement des acomptes auprès de l'État :*

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

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

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

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'Etat déposées dans Chorus devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

##### 4.4.2.3. *Demande de versement des acomptes auprès du Département du Val d'Oise:*

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

- Le montant des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures, la date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées ;

La demande d'acompte résulte des documents et de l'application de la clé de financement définie à l'article 4.3 pour le Département du Val d'Oise.

Il convient d'informer le Département du Val d'Oise par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

#### 4.4.2.4. *Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au 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 CPER 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département du Val d'Oise au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département, conformément à l'article 4.3, avant le versement du solde.

#### 4.4.3. Versement du solde

##### 4.4.3.1. *Demande de versement du solde auprès de la Région :*

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 4.4.2 chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération. Le versement du solde est subordonné à la production pour chaque bénéficiaire :

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.

Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment;
- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement
- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.

- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

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

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive

#### *4.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'État :*

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

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

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

#### *4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département :*

Après achèvement des études couvertes par la Convention, le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire :

- Des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2 ;
- Du bilan financier de l'opération comprenant le relevé final des dépenses et des recettes réalisées, signé par le comptable public.

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

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

#### 4.4.4. Paiement

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

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

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

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire Île-de-France Mobilités, sur le compte ouvert au nom Île-de-France Mobilités, aux coordonnées suivantes :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005079	72
IBAN	FR76 1007 1750 0000 0010 0507 972		
BIC	TRPUFRP1		

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département du Val d'Oise	2 avenue du Parc CS 20201 CERGY 95032 CERGY PONTOISE CEDEX	Direction des Transports et Mobilités durables <a href="mailto:dtmd@valdoise.fr">dtmd@valdoise.fr</a>
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des infrastructures

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>. Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

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

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### 4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

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

#### 4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 pour l'Etat

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

#### 4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

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

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

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

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

#### 4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département du Val d'Oise

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

### **4.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

## **5. Gestion des écarts**

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

### **5.1. En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 4.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

## **5.2. En cas de dépassement**

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif prévisionnel de la présente convention ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, celui-ci fournit à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 7.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer pour porter leur financement au-delà du plafond de financement de la présente convention.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage

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

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

## **6. Modalités de contrôle**

### **6.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **6.3. Intervention d'experts**

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

## **7. Organisation et suivi de la convention**

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

### **7.1. Le comité de pilotage**

Présidé par le maître d'ouvrage, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par l'Opération, représentées par leurs élu(e)s.

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des 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 par le maître d'ouvrage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par le maître d'ouvrage.

### **7.2. Le comité des financeurs**

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

Le comité des financeurs pilote et arbitre les dispositions à mettre en oeuvre 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 2 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 de l'Opération (confirmation des postes prévus au regard du périmètre conventionnel) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- 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 par le maître d'ouvrage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par le maître d'ouvrage.

### **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.

Il est réuni en tant que besoin et au moins une fois par an.

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

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois. Les documents devront être transmis préalablement aux membres au plus tard sept (7) jours avant la réunion par le maître d'ouvrage. Le secrétariat est assuré par le maître d'ouvrage.

#### **7.4. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

### **8. Diffusion des études et propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

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

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les 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 du Projet.

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

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

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

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

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

## **9. Confidentialité**

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles » recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), que se transmettront les maîtres d'ouvrage et les financeurs dont ils auront connaissance au cours de leur mission.

Seront notamment considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées par une partie à l'autre sous forme verbale ou visuelle. L'absence de mention confidentielle portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Les maîtres d'ouvrage et les financeurs s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues 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 du présent projet ;
- 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.

Conformément à l'article 1204 du code civil, les financeurs et les maîtres d'ouvrage se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les financeurs et les maîtres d'ouvrage apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leur possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leur soient communiquées par les maîtres d'ouvrage ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- qu'ils les ont licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les financeurs et les maîtres d'ouvrage ne seront pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer le maître d'ouvrage concerné de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer »

## **10. Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports)**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Bus Entre Seine – Opération – Périmètre conventionnel » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

## **11. Dispositions générales**

### **11.1. Modification de la convention**

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

### **11.2. Règlement des litiges**

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

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

### **11.3. Résiliation de la convention**

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 4 et des stipulations de l'article 5, la présente convention expire :

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

#### **11.5. Date d'éligibilité des dépenses**

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Région Île-de-France,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour le Département du Val d'Oise,**

**Marie-Christine Cavecchi**  
Présidente du Département du Val d'Oise

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (en € courant HT)**

<b>IDFM</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
<b>Etat</b>	63 000,00	2 100 000,00	5 460 000,00	2 247 000,00	9 870 000,00
<b>Région Île-de-France</b>	147 000,00	4 900 000,00	12 740 000,00	5 243 000,00	23 030 000,00
<b>Département du Val d'Oise</b>	90 000,00	3 000 000,00	7 800 000,00	3 210 000,00	14 100 000,00
<b>TOTAL</b>	<b>300 000,00</b>	<b>10 000 000,00</b>	<b>26 000 000,00</b>	<b>10 700 000,00</b>	<b>47 000 000,00</b>

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations**

	2025				2026				2027			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Etudes de Projet (PRO) et prestations complémentaires associées												
Etudes DCE, ACT												
1ères acquisitions foncières												
Travaux anticipés												

### **Annexe 3: Convention TCSP T10 (92)**

2024

# Tramway T10

## Prolongement au nord à Issy- Vanves-Clamart

Phase schéma de principe (SDP) et  
enquête publique (EP)

Convention de financement des  
études et investigations  
complémentaires

Convention n°24D30657



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

 **Région  
île de France**

 **hauts-de-seine**  
LE DÉPARTEMENT 

**île de France**   
mobilités

## Table des matières

Table des matières .....	2
0. Préambule .....	6
0.1. Objectifs du Projet .....	6
0.2. Historique .....	6
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	6
0.4. Caractéristiques principales du Projet .....	6
0.5. Modalités d'actualisation .....	7
0.6. Rappel des conventions de financement antérieures .....	7
1. Définitions .....	8
2. Objet de la convention .....	8
2.1. Périmètre de la convention .....	8
2.2. Délais de réalisation .....	11
3. Rôles et engagements des parties .....	11
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	11
3.2. La maîtrise d'ouvrage .....	11
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	11
3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	11
3.3. Les financeurs .....	12
3.3.1. Identification .....	12
3.3.2. Engagements .....	12
4. Modalités de financement et de paiement .....	12
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	12
4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....	13
4.3. Plan de financement .....	13
4.4. Modalités de paiement .....	14
4.4.1. Echancier des appels de fonds .....	14
4.4.2. Versement d'acomptes .....	14
4.4.3. Versement du solde .....	15
4.4.4. Paiement .....	16
4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	16
4.5. Caducité des subventions .....	17
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	17
4.5.2. Caducité au titre du décret du 25 juin 2018 pour l'État .....	18
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	18
4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département .....	18
4.6. Comptabilité du bénéficiaire .....	18
5. Gestion des écarts .....	18
6. Modalités de contrôle .....	19

6.1.	Par les financeurs .....	19
6.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	19
6.3.	Intervention d'experts .....	19
7.	Organisation et suivi de la convention .....	19
7.1.	Le comité de pilotage .....	19
7.2.	Le comité des financeurs.....	20
7.3.	Le comité technique .....	20
7.4.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	21
7.5.	Suivi de la communication institutionnelle.....	21
8.	Diffusion des études et propriété intellectuelle.....	21
9.	Confidentialité.....	22
10.	Dispositions générales .....	22
10.1.	Modification de la convention .....	22
10.2.	Règlement des litiges .....	23
10.3.	Résiliation de la convention.....	23
10.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	23
10.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	23
ANNEXES.....		28
Annexe 1 :	Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....	29
Annexe 2 :	Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....	30
Annexe 3 :	Contenu type des études et prestations .....	31

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération de la commission permanente n°CP2024-295 du 15 novembre 2024 du conseil régional approuvant la présente convention ;
- **Le Département des Hauts-de-Seine**, ci-après désigné par « le Département », dont le siège est situé au 57 rue des Longues-Raies, 92731 Nanterre Cedex, représenté par son Président, Monsieur Georges Siffredi, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du 25 novembre 2024,

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

**En second lieu,**

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

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

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

**Vu** l'arrêté préfectoral n° 2016-174 du 11 octobre 2016 déclarant d'utilité publique la réalisation de la ligne de tramway T10 entre Antony et Clamart et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes d'Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson et Clamart,

**Vu** l'Avant-projet du T10 Antony-Clamart (Croix de Berny - Place du Garde), approuvé par la délibération n° 2017/150 du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 22 mars 2017,

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

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

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20230628-138 du 28/06/2023 prenant acte du bilan de la concertation préalable relative au prolongement du Tram T10 de la station Jardin Parisien à la Gare de Clamart et cadrant la réponse du maître d'ouvrage ;

**Vu** la délibération du Conseil départemental des Hauts-de-Seine en date du 22/12/2023 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**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 n°CP2024-295 du 15/11/2024 du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du Conseil départemental du 25 novembre 2024 approuvant la présente convention ;

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

## **0. Préambule**

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

### **0.1. Objectifs du Projet**

Depuis le 24 juin 2023, le tram T10 relie Antony (Croix de Berny) à Clamart (Jardin Parisien) en passant par Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson. Pour répondre encore mieux aux besoins de mobilité du territoire, il a été décidé d'étudier les conditions de réalisation d'un prolongement du tram T10 entre les stations « Jardin Parisien » et « gare de Clamart », permettant la correspondance avec la ligne 15 du métro et le train N au terminus, à la gare de Clamart.

Ce projet vise les objectifs suivants :

- Mieux connecter le territoire, et notamment le sud du département des Hauts-de-Seine, au réseau de transports francilien via la future ligne 15 du métro
- Découpler l'usage des transports en commun dans le sud du département
- Décarboner les mobilités
- Accompagner le développement urbain, démographique et économique du territoire

### **0.2. Historique**

La concertation préalable sur le projet de prolongement du T10 s'est tenue du 27 février au 24 avril 2023 sous l'égide de garantes de la CNDP. 12 rencontres avec le public ont été organisées dans ce cadre et ont fait l'objet d'une importante mobilisation.

À l'issue de la concertation, les garantes de la CNDP ont rédigé un bilan et formulé des demandes et des recommandations à l'attention d'Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garantes, Île-de-France Mobilités a ensuite pris l'engagement :

- de poursuivre le projet de prolongement en tunnel en recherchant toutes les optimisations possibles au regard des variantes proposées lors de la concertation ;
- d'examiner et évaluer dans le cadre de la suite des études, les nouvelles alternatives proposées par les participants pendant la concertation au regard des enjeux identifiés.

Ces engagements ont été présentés et approuvés lors de la séance plénière de la CNDP du 6 septembre 2023.

Après ces différentes étapes a débuté une nouvelle phase d'études (schéma de principe) et de poursuite du dialogue avec le public et l'ensemble des parties prenantes, dans le cadre de la concertation dite « continue » sous l'égide d'une garante de la CNDP.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Le T10 Antony – Clamart est un projet s'intégrant au sein du Nouveau Grand Paris. Ce projet est inscrit au SDRIF, approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, et au volet « Mobilités » 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027.

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet retenu pour approfondissement à l'issue de la concertation préalable prévoit un tracé en tunnel de la station « Jardin Parisien » à la gare de Clamart, en correspondance avec la future ligne 15 du métro et la ligne N.



Ce tracé comprend 3 nouvelles stations (Mairie, Centre et Gare) et 2 ouvrages annexes.

La phase de concertation continue qui a débuté à la fin de l'année 2023 a pour objectif d'affiner progressivement le projet de prolongement en tunnel et les conditions de son insertion secteur par secteur. En parallèle, les études de schéma de principe permettront de consolider le projet qui sera présenté à l'enquête publique.

### 0.5. Modalités d'actualisation

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

### 0.6. Rappel des conventions de financement antérieures

Convention	Montant en € courants HT			
	Département des Hauts-de-Seine	Région Île-de-France	Etat	TOTAL
<b>2013</b> Etudes de faisabilité <sup>1</sup>	420 000 € 60%	280 000 € 40%		<b>700 000 €</b>
<b>2020</b> DOCP et schéma de principe	2 000 000 € 50%	1 400 000 € 35%	600 000 € 15%	<b>4 000 000 €</b>

<sup>1</sup> Convention financée au titre du Contrat Particulier Région – Départements des Hauts-de-Seine 2009-2013

Il est convenu ce qui suit :

## 1. Définitions

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

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

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

« **Résultats des Études** » : désigne les Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et/ou les Schémas de Principe, et/ou les études d'avant-projet (AVP), réalisés par le maître d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe 3 et qui seront présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités.

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir en phase de schéma de principe / enquête publique les conditions et modalités de financement des études et investigations complémentaires ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Études dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties

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

**« Tram T10 au nord à Issy-Vanves-Clamart – Schéma de principe et Enquête publique - Etudes complémentaires ».**

L'annexe 3 de la convention en détaille les éléments constitutifs.

### 2.1. Périmètre de la convention

Le périmètre de la convention porte sur :

- L'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique
- Les études et les investigations complémentaires permettant de répondre aux attentes de la concertation continue et de l'enquête publique
- La préparation et l'organisation de la concertation continue et de l'enquête publique préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique
- Les missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- Les études préparatoires et les investigations complémentaires pour initier les étapes ultérieures.

## **Schéma de principe**

Le schéma de principe permet de confirmer l'opportunité du projet, le choix du mode de transport, et de préciser le tracé et les modalités d'insertion du projet.

Il doit contenir les éléments suivants :

- **l'historique du projet** ;
- la description du **secteur concerné par les études** ;
- la définition des **objectifs et du programme** ;
- la **description du projet** : mise en compatibilité avec le SDRIF, insertion du tracé et ses variantes dans l'environnement urbain, en précisant le positionnement des stations ;
- la justification **du mode et modalités d'exploitation** et de réorganisation du réseau de transport;
- **les impacts** du projet au regard de la situation initiale ;
- **le management et calendrier du projet** ;
- **l'économie du projet** : estimation des coûts de l'infrastructure, du matériel roulant et de l'exploitation ;
- **l'intérêt socio-économique** du projet : prévision de trafic et report modal.

Le contenu du schéma de principe est précisé dans l'article R. 1241-31 du Code des transports et dans l'annexe à la délibération n° 2011/0631 d'Île-de-France Mobilités du 6 juillet 2011 (Annexe 3).

L'étude d'impact sera réalisée conformément à la législation en vigueur et servira de base à l'élaboration des dossiers d'enquête publique et au volet impact du schéma de principe.

Les modalités de réalisation du schéma de principe et de l'étude d'impact seront présentées aux financeurs dans le cadre des instances de gouvernance de l'opération.

Conformément à l'engagement pris par Île-de-France Mobilités à l'issue de la concertation préalable, les études de schéma de principe permettront d'affiner le projet de prolongement en tunnel à la gare de Clamart en recherchant toutes les optimisations possibles au regard des variantes proposées lors de la concertation.

## **Concertation continue**

Conformément à son engagement pris à l'issue de la concertation préalable, Île-de-France Mobilités met en place un dispositif de concertation continue du public jusqu'à l'enquête publique, sous l'égide d'une garante de la CNDP, associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet.

Cette nouvelle phase de concertation permettra d'affiner le projet retenu à l'issue de la concertation préalable et son insertion secteur par secteur, de rendre compte de l'avancement des études de schéma de principe, et de répondre aux questionnements du public sur les solutions alternatives proposées à la concertation préalable.

Les modalités de la concertation continue seront définies au fil de l'avancement des études en lien avec la garante de la CNDP.

## **Enquête publique**

Le dossier d'enquête publique est réalisé en fonction du type d'enquête qu'il sera nécessaire de mettre en place :

- Enquête environnementale : le tracé ne nécessite pas d'expropriation mais, compte tenu des impacts environnementaux potentiels du projet, il doit être soumis au public. Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités est à l'initiative du lancement de l'enquête environnementale et délibère sur une déclaration de projet justifiant l'intérêt général.
- Enquête d'utilité publique : le tracé nécessite d'éventuelles expropriations. Dans cette hypothèse, il s'agit de bien définir le planning de cette étape avec la saisine du Préfet pour l'examen conjoint et le lancement de l'enquête publique ainsi que le tribunal administratif pour

la nomination du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête puis la déclaration d'utilité publique par le Préfet. Il est rappelé qu'avant l'adoption de l'arrêté de DUP par le préfet, le maître d'ouvrage doit, comme en enquête environnementale, délibérer sur une déclaration de projet.

- Enquête parcellaire : elle est destinée à vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail...) et autres éventuels intéressés des parcelles concernées. L'élaboration du dossier d'enquête parcellaire (en parallèle du schéma de principe) est réalisée par le maître d'ouvrage. Au terme de l'enquête parcellaire, les parcelles visées pourront être déclarées cessibles par arrêté préfectoral.

## **Investigations complémentaires**

### **➤ Etudes géotechniques**

Les **études géotechniques** permettent de caractériser la nature du sol et des nappes, mais aussi d'évaluer les interactions entre le projet et les bâtiments ou les ouvrages environnants (avoisnants). Elles sont régies par la norme NF P 94-500 qui définit leur contenu et leur enchaînement au fil des étapes de conception et de réalisation du projet. L'objectif est de pousser progressivement les investigations du sol à mesure que le projet s'affine, afin d'identifier les risques et s'en prémunir. Cela permet d'éviter les déconvenues lors de la réalisation du projet et en phase d'exploitation, pouvant générer d'importants surcoûts et des impacts sur l'environnement, le bâti, la sécurité des usagers, etc.

Les études de schéma de principe s'appuient sur les études géotechniques dites « préalables » (niveau « G1 ES » et « G1 PGC ») qui permettent d'identifier les contraintes du sous-sol dans le périmètre du projet et d'intégrer de premières prescriptions dans la conception du projet. Dans ce cadre, une première campagne de sondages a été réalisée sur site en 2022-2023. Elle sera complétée par d'autres campagnes selon les besoins identifiés à l'affinement du projet. Les résultats de ces études alimenteront notamment les réflexions sur le tracé, la localisation et la conception des ouvrages, ainsi que les techniques de construction envisagées. De nouvelles études géotechniques seront nécessaires pour alimenter la phase AVP (niveau « G2 AVP ») afin d'intégrer plus finement les contraintes en conception détaillée.

Ces études sont particulièrement importantes pour le projet de prolongement du T10 au regard des contraintes du site (diversité des couches géologiques traversées, nombreuses carrières souterraines à Clamart, présence d'eau en sous-sol, densité et sensibilité du bâti en surface).

En particulier, les campagnes de sondages devront permettre de lever les incertitudes sur les limites des carrières souterraines sur l'axe du projet, et ce dès la phase de schéma de principe.

### **➤ Diagnostics de bâtiments**

Au stade du schéma de principe, de premières études et visites sur site seront menées pour évaluer la sensibilité des bâtiments et des ouvrages dans le périmètre du projet T10. Dans les étapes ultérieures, des investigations approfondies avec des campagnes de reconnaissance sur le terrain seront nécessaires pour caractériser finement les interactions entre le projet et les bâtiments / ouvrages selon les techniques de construction envisagées.

### **➤ Pollution des sols**

Les investigations sur la pollution des sols permettront notamment d'identifier les filières d'évacuation des déblais.

### **➤ Autres investigations**

Selon les besoins identifiés à l'avancée des études, d'autres investigations pourront s'avérer nécessaires pour alimenter les études de schéma de principe et préparer les étapes ultérieures (relevés topographiques, investigations environnementales, diagnostic des arbres, comptages routiers, etc.).

### **Missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage**

Des besoins d'approfondissements techniques ou d'accompagnement de la maîtrise d'ouvrage pourraient s'avérer nécessaires. Ils seront définis ultérieurement en fonction de l'évolution du projet.

### **Etudes préparatoires pour initier la prochaine phase (conception détaillée)**

Des études complémentaires pourraient être nécessaires pour préparer la prochaine phase (avant-projet) notamment pour intégrer les retours de la commission d'enquête.

#### **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études du périmètre conventionnel dans un délai de 48 mois à partir de la notification de la convention.

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

## **3. Rôles et engagements des parties**

### **3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité**

Conformément aux dispositions prévues aux articles 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, quels qu'en soient les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

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

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

La présente convention porte sur le financement des études et investigations complémentaires pour le schéma de principe, la concertation continue, l'enquête publique et l'initiation des phases ultérieures.

#### **3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;

- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

En cas de risques de dérive du planning et/ou des coûts, Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation.

### **3.3. Les financeurs**

#### 3.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département des Hauts-de-Seine

#### 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. Modalités de financement et de paiement**

### **4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel**

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

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

#### 4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

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

Tramway T10 – Prolongement au métro ligne 15 – EP et études complémentaires		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT
Île-de-France Mobilités	Etudes complémentaires pour le schéma de principe et pour initier les prochaines étapes	800 000,00 €
	Investigations complémentaires pour le schéma de principe et pour initier les prochaines étapes	1 800 000,00 €
	Concertation continue	300 000,00 €
	Dossier et enquête publique	600 000,00 €
	Frais de MOA	500 000,00 €
<b>TOTAL</b>		<b>4 000 000,00 €</b>

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

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

#### 4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants :

**Tramway T10 – Prolongement au métro ligne 15 – EP et études complémentaires**

**4 000 000 € HT**

**Clés de financement**

	Etat	Région	Département	Total
IDFM	840 000 €	1 960 000 €	1 200 000 €	4 000 000 €
	21 %	49,00 %	30 %	100 %

#### **4.4. Modalités de paiement**

##### 4.4.1. Echancier des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 7. En l'absence de la transmission d'un échancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échancier mis à jour transmis.

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

##### 4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

###### *4.4.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région :*

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

###### *4.4.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'État :*

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

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

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

###### *4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département :*

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le MOA indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation**, le **numéro de mandat** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.

- 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.

#### 4.4.2.4. *Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au 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. Si au moins une convention a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

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

#### 4.4.3. Versement du solde

##### 4.4.3.1. *Demande de versement du solde auprès de la Région :*

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.
  - Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

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

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive

#### 4.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'État

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

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

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

#### 4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département

Pour le versement du solde, le bénéficiaire adresse :

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

#### 4.4.4. Paiement

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

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

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

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- IDFM dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
FR76	75000	00001005079	72

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>

Département des Hauts-de-Seine	92 731 Nanterre cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire – Direction des Mobilités Unité administrative et budgétaire shamadi@hauts-de-seine.fr
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

Modalités d'envoi des appels de fonds pour la Région :

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

Modalités d'envoi des appels de fonds pour le Département :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les deux informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET du Département : **22920050600611**
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande) qui sera communiqué lors de la notification de la convention

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer l'Unité administrative et budgétaire par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### 4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

#### 4.5.2. Caducité au titre du décret du 25 juin 2018 pour l'État

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

#### 4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

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

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

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

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

#### 4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département

Le financement du Département devient caduc et est annulé si, à l'expiration d'un délai de quatre (4) ans à compter du premier jour de l'année suivant la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être interrompu, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de quatre (4) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme sera considérée caduque.

Un nouveau délai de quatre ans court à compter du premier jour de l'année suivant celle au cours de laquelle a eu lieu l'interruption.

À compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de la convention de financement. À l'issue de ce délai, si l'acompte de la subvention versé au bénéficiaire n'est pas totalement utilisé et justifié, le solde de cet acompte devra être remboursé au Département.

### **4.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

Chaque bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

## **5. Gestion des écarts**

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les Financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

## **6. Modalités de contrôle**

### **6.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **6.3. Intervention d'experts**

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

## **7. Organisation et suivi de la convention**

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

### **7.1. Le comité de pilotage**

Placé 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 le Projet, représentées par leurs élus.

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 le(s) maître(s) 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 fonds mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

## **7.3. Le comité technique**

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

#### **7.4. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

### **8. Diffusion des études et propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

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

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les 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 du Projet.

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

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

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

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

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

## **9. Confidentialité**

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique listées ci-après sont qualifiées de confidentielles :

- toute information remise par le donneur au bénéficiaire de l'information, directement ou indirectement, par voie écrite ou orale, ne revêtant pas un caractère public avéré et ne tombant pas dans le domaine public pendant la durée du présent accord de confidentialité ;
- tout document, prototype, spécification technique ou plan, savoir-faire ;
- tout matériel décrivant ou faisant référence aux affaires, aux politiques ou aux procédures du donneur, de ses adhérents ou d'un tiers à qui le donneur devrait la confidentialité ;
- toute formule, stratégie, méthode ou processus du donneur ou d'un tiers auquel le donneur devrait la confidentialité ;
- les codes source et objet de logiciels, les programmes, les dossiers, listings ainsi que tout autre matériel informatique, quel que soit son support, auquel le bénéficiaire de l'information aura accès.

Le maître d'ouvrage et les financeurs s'engagent à ce que, jusqu'à la mise en service du Projet et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles reçues du maître d'ouvrage:

- soient traitées avec la même précaution que celle qu'ils portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits et interventions d'expert prévues dans la présente convention.

Enfin, les financeurs et le maître d'ouvrage ne sont pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer le maître d'ouvrage concerné de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

## **10. Dispositions générales**

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

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

## **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 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 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3

## **10.5. Date d'éligibilité des dépenses**

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la région Île-de-France,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour le Département des Hauts-de-Seine**

**Georges SIFFREDI**  
Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 3 : contenu type étude pour les conventions DOCP ou SDP ou AVP

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€)**

<b>Île-de-France Mobilités</b>	2026	2027	2028	2029	Total
<b>Etat</b>	105	315	315	105	<b>840</b>
<b>Région Île-de-France</b>	245	735	735	245	<b>1 960</b>
<b>Département des Hauts-de-Seine</b>	150	450	450	150	<b>1 200</b>
<b>TOTAL</b>	<b>500</b>	<b>1 500</b>	<b>1 500</b>	<b>500</b>	<b>4 000</b>

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations**

	2025				2026				2027				2028			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Etudes complémentaires pour le schéma de principe et pour initier les prochaines étapes																
Investigations complémentaires pour le schéma de principe et pour initier les prochaines étapes																
Concertation continue																
Dossier et enquête publique																

### **Annexe 3 : Contenu type des études et prestations**

Contenu des dossiers de schéma de principe - annexe 2 à la délibération n°2011/0631 du Syndicat des transports d'Île-de-France du 6 juillet 2011 relative à la définition du contenu des dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales, des schémas de principe et des avant-projets

#### **CONTENU TYPE DES SCHEMAS DE PRINCIPE (SDP) SOU MIS A L'APPROBATION D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES**

##### **Objectif**

L'objectif du schéma de principe est d'arrêter le programme de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Il permet d'engager l'enquête publique.

##### **Enjeux**

###### **Respect du code de l'environnement et compatibilité avec le cadre règlementaire régional**

Le contenu des schémas de principe est compatible avec le SDRIF, le PDU Île-de-France et les différents schémas directeurs élaborés par Île-de-France Mobilités. Il tient compte des résultats de la concertation ou du débat public tels que prévus par les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants du code de l'environnement.

Le schéma de principe devra préfigurer le dossier d'enquête publique (défini à l'article R123-6).

###### **Articulation avec la loi MOP**

Le schéma de principe permet d'arrêter le programme tel que défini par l'article 2 de la loi MOP :

*« Le maître de l'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage. »*

###### **Niveau de précision du schéma de principe**

Le contenu du schéma de principe devra être conforme aux attendus des études préliminaires telles que décrites à l'article 18 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé. Dans le cas d'une opération de réutilisation ou de réhabilitation d'un ouvrage existant, la précision attendue est celle des études de diagnostic (article 19 ou, dans le cas d'un bâtiment, article 12 du décret). Enfin, dans le cas d'une opération de construction neuve de bâtiment, la précision attendue est celle des études d'esquisse (article 3 du décret).

##### **Adaptation**

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'étape schéma de principe.

##### **Contenu**

Le schéma de principe contient un volet transport détaillé présentant notamment les points suivants :

###### **Partie I – Volet transport**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du schéma de principe pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

- I. Historique :**
    - a. Rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,
    - b. Analyse rétrospective des dysfonctionnements éventuels et besoin de desserte du secteur concerné,
  - II. Diagnostics transport des territoires concernés**
    - a. Perspectives d'évolution de l'urbanisation : description des opérations d'urbanisme, cadrage quantitatifs de développement des populations et des emplois, analyse de la cohérence avec les cadrages SDRIF,
    - b. Description des réseaux et de l'offre de transport (situation actuelle),
    - c. Présentation et analyse des déplacements actuels et de leur évolution future,
    - d. Analyse des dysfonctionnements éventuels et définition des besoins du secteur,
  - III. Objectifs du projet / Programme**
    - a. Objectifs de l'opération,
    - b. Nature et étendue des besoins,
    - c. Contraintes et exigences : de qualité sociale, urbanistiques, architecturales, fonctionnelles, techniques, économiques, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement,
  - IV. Description du projet**
    - a. Caractéristiques principales,
    - b. Insertion : tracés, pôles et stations,
    - c. Définition :
      - i. fonctionnelle des installations,
      - ii. périmètre du projet,
      - iii. consistance des dessertes envisagées,
      - iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),
      - v. dimensionnement justifié des installations,
    - d. Confirmation du choix du mode
    - e. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :
      - i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,
      - ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,
    - f. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages / inconvénients techniques,
    - g. Compatibilité :
      - i. avec SDRIF, PDUIF, PLU,
      - ii. avec le bilan de la concertation préalable ou du débat public,
      - iii. avec les objectifs du projet,
    - h. Pour les projets en souterrain : sondages avancés permettant de vérifier la faisabilité,
  - V. Impacts du projet**
    - a. Principes d'insertion paysagère et architecturale du projet dans son environnement naturel et urbain,
    - b. Impact sur les réseaux concessionnaires,
    - c. Etude d'impact selon le Code de l'Environnement,
  - VI. Management et calendrier du projet**
    - a. Organisation :
      - i. identification des différentes parties : Île-de-France Mobilités, MOA(s) futurs, MOE(s) études, collectivités, ...
      - ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),
      - iii. méthodes : Plan Directeur Qualité
-

- b. Planification :
- i. calendrier d'ensemble de l'opération, avec le déroulement des procédures et des travaux à l'échelle du trimestre,
  - ii. état et calendrier des procédures particulières aux autres autorités susceptibles d'être concernées par le projet, notamment en matière d'infrastructure ferroviaire et de voirie,
  - iii. plannings de l'opération (Gantt et chemin de fer), niveau synthèse et sous-ensembles, en cohérence avec décomposition des coûts (maîtrise d'ouvrage, composantes fonctionnelles telles que : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...).

## **VII. Economie du projet**

### a. Coûts de réalisation :

- i. présentation synthétique des coûts :
  - coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou – 10%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
  - présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, concertation,)
- ii. présentation détaillée des coûts :
  - coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers-dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploitation), matériel roulant, aménagements urbains, ...), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, ...), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières...
  - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
- iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),

b. Analyse détaillée des risques spécifiques de l'opération : identification complète des réserves et des risques et méthodes envisagées pour les réduire, impact économique potentiel identifié sur le projet,

### c. Coûts d'exploitation :

- i. estimation sommaire des coûts d'exploitation,
- ii. prévisions de restructuration éventuelle d'autres réseaux de transports collectifs liés au projet.

## **VIII. Financement :**

- a. Plan de financement
- b. Pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût

## **IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique**

- a. Service rendu par le projet : populations et emplois desservis par le projet, prévisions de trafic (pointe, jour, année), en distinguant les diverses composantes nécessaires au calcul de l'évaluation du projet,

- b. Bilan socio-économique pour la collectivité établi selon les principes méthodologiques préconisés par Île-de-France Mobilités avec justification du calcul des gains pour la collectivité,
  - c. Bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part, selon phase, éléments chiffrés permettant de préparer le contrat d'exploitation (ou avenant)
  - d. Evaluation des conséquences du projet sur chacun des modes de déplacement, et pour le mode ferroviaire, incidence sur les autres circulations ferrées (grands lignes, fret),
- X. Annexes graphiques** : tracé en plan pour les projets de liaison, vue en plan et élévation pour les projets de pôles
- XI. Annexes de constitution du dossier** :
- a. Décision de lancement du schéma de principe,
  - b. Demandes spécifiques Etat/Collectivités,
  - c. Bilan de la concertation préalable ou du débat public,
- XII. Annexes complémentaires au dossier** :
- a. Principaux éléments du bilan socio-économique (hypothèses utilisées pour la modélisation et le calcul du bilan),
  - b. Si nécessaire, Dossier de Définition de Sécurité et avis.

Dans le cas où Île-de-France Mobilités mène, en tant que maître d'ouvrage, l'enquête publique, le schéma de principe devra être complété par une seconde partie contenant les éléments attendus dans un dossier d'enquête d'utilité publique (ils peuvent être regroupés en tant que de besoin) afin de constituer le support de l'enquête publique.

## **Partie II – Complément au schéma de principe en vue de l'enquête publique portée par Île-de-France Mobilités**

- I. Une notice explicative indiquant** :
- a. L'objet de l'enquête
  - b. Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête (présentation de l'opération, caractéristiques principales, étude des variantes, amélioration de l'offre de service, ...)
  - c. Lorsque l'étude d'impact n'est pas requise : les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, parmi les partis envisagés par le maître de l'ouvrage, le projet soumis à enquête a été retenu.
- II. L'étude d'impact ou la notice d'impact lorsque l'une ou l'autre est requise**,
- a. Analyse de l'état initial de l'environnement,
  - b. Analyse des effets du projet sur l'environnement, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité de voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique,
  - c. Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu,
  - d. Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageable du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes,

- e. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

**III. Le plan de situation**

**IV. Le plan général des travaux (Insertion : tracés, stations et points spécifiques)**

**V. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (ouvrages d'art, infrastructures et équipements, stations, locaux d'exploitation en ligne, site de maintenance)**

**VI. L'appréciation sommaire des dépenses, y compris le coût des acquisitions immobilières**

**VII. La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée**

## **Annexe 4: Convention Pôle Massy Atlantis (91)**

2024

# Reconfiguration de la Gare Routière MASSY ATLANTIS Besoins complémentaires REA 3

Convention de financement relative  
aux travaux

Convention n°



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**PARIS  
SACLAY**  
Communauté d'agglomération



## 0. Table des matières

0.	Préambule .....	7
0.1.	Objectifs du Projet .....	7
0.2.	Historique.....	7
0.3.	Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	8
0.4.	Caractéristiques principales du Projet.....	8
0.5.	Coût d'objectif global du Projet.....	9
0.6.	Modalités d'actualisation .....	9
0.7.	Rappel des conventions de financement antérieures .....	10
0.8.	Contexte de la présente convention .....	10
1.	Définitions .....	11
2.	Objet de la convention.....	11
2.1.	Périmètre de la convention .....	11
2.2.	Délais de réalisation .....	11
3.	Rôles et engagements des parties.....	11
3.1.	L'autorité organisatrice de la mobilité .....	11
3.2.	La maîtrise d'ouvrage .....	12
3.2.1.	Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	12
3.2.2.	Engagements du maître d'ouvrage.....	12
3.3.	Les financeurs .....	12
3.3.1.	Identification.....	12
3.3.2.	Engagements.....	13
4.	Modalités de financement et de paiement.....	13
4.1.	Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	13
4.2.	Coûts détaillés par maître d'ouvrage.....	13
4.3.	Plan de financement REA 3 .....	14
4.4.	Modalités de paiement .....	14
4.4.1.	Echéancier des appels de fonds.....	14
4.4.2.	Versement d'acomptes .....	14
4.4.3.	Versement du solde.....	15
4.4.4.	Paiement.....	16
4.4.5.	Bénéficiaire et domiciliation .....	17
4.5.	Caducité des subventions .....	18
4.5.1.	Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	18
4.5.2.	Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.....	18
4.5.3.	Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	18
4.5.4.	Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la Communauté Paris-Saclay 18	
4.6.	Comptabilité du bénéficiaire .....	18

5.	Gestion des écarts.....	19
5.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet .....	19
5.2.	En cas de dépassement du coût du Projet.....	19
6.	Modification de l'avant-projet.....	19
7.	Modalités de contrôle .....	20
7.1.	Par les financeurs .....	20
7.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	20
7.3.	Intervention d'experts .....	20
8.	Modalités d'audit.....	20
9.	Organisation et suivi de la convention.....	20
9.1.	Le comité de pilotage .....	21
9.2.	Le comité des financeurs.....	21
9.3.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	22
9.4.	Suivi de la communication institutionnelle .....	22
10.	Dispositions générales .....	23
10.1.	Modification de la convention .....	23
10.2.	Règlement des litiges .....	23
10.3.	Résiliation de la convention.....	23
10.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	23
10.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	24
	ANNEXES.....	30
	Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€).....	31
	Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation du Projet.....	32

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_,
- **La communauté d'agglomération Paris-Saclay**, représentée par son président, ci-après désignée par « la CPS » dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ en date du conseil communautaire du \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

- La société dénommée **Paris Sud Aménagement**, société anonyme d'économie mixte au capital de 884 500 €, dont le siège est à MASSY (91300), 85 Avenue Raymond Aron, identifiée au SIRET sous le numéro 32712777500036 et immatriculée au registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY, représentée par son président, dûment mandaté par délibération du conseil d'administration du 25 juin 2020,

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

**Et en dernier lieu,**

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

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

**Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet mobilité 2023-2027 du CPER 2021-2027 signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** les statuts de la communauté d'agglomération annexés à l'arrêté préfectoral n°2017-PREF-DRCL/844 du 6 décembre 2017 ;

**Vu** le traité de concession, et ses avenants, concédant l'aménagement et l'équipement de la ZAC CARNOT – GARE TGV à la SEM Paris Sud Aménagement, conformément à la délibération du conseil municipal du 9 février 1995 (réitération des délibérations du conseil municipal du 6 septembre 1989 et du 25 juin 1992), selon les stipulations d'une concession d'aménagement répondant aux conditions définies aux articles L. 300-4 et suivants du Code de l'urbanisme ;

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

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

**Vu** la délibération de la commission permanente n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ du conseil communautaire approuvant la présente convention ;

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

**Vu** la décision du préfet de la Région d'Île-de-France, préfet de Paris n° 2024\_ZFE\_velo\_07 du 25/09/2024 portant attribution de subvention au titre du Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires (« Fonds vert ») pour l'opération « Reconfiguration de la gare routière Massy Atlantis – besoins complémentaires » ;

**Considérant** que la communauté d'agglomération Paris-Saclay est compétente en matière d'organisation de la mobilité, au sens du titre III du livre II de la première partie du Code des transports, notamment en tant que maître d'ouvrage et gestionnaire des gares routières de Massy ;

**Considérant** que la modernisation de la gare routière de Massy-Atlantis est une priorité de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, pour contribuer à améliorer les conditions de desserte en transport en commun du territoire et la sécurité des usagers du pôle d'échange multimodal de Massy, en concertation avec Île-de-France Mobilités et les transporteurs présents ;

**Considérant** la possibilité offerte par l'application de l'article L.311-4 du Code de l'urbanisme de mettre à la charge d'une ZAC une partie d'un équipement public et de transférer sa maîtrise d'ouvrage à l'aménageur ;

**Considérant** les termes de l'article R. 311-7 du Code de l'urbanisme qui stipule que, lorsque le programme des équipements publics de la ZAC comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement ;

**Considérant** la convention tripartite du 12/07/2018, entre la communauté Paris-Saclay, la commune de Massy et la SEM Paris Sud Aménagement, définissant les modalités urbaines, techniques, juridiques et financières adaptées à la réalisation dans les meilleurs délais de ce projet de mise à niveau de la gare routière Massy-Atlantis et son avenant n°1 notifié le 21 juin 2023 ;

**Considérant** la convention de financement REA 1, notifiée le 12/08/2020, entre la Région, l'État, la Communauté Paris Saclay, Île-de-France Mobilités et la SEM Paris Sud Aménagement, définissant les modalités de financement du projet de requalification de la gare routière Massy-Atlantis et son avenant notifié le 06/05/2021 ;

**Considérant** la convention de financement REA 2, notifiée le 06/05/2021, entre la Région, l'État, la Communauté Paris Saclay, Île-de-France Mobilités et la SEM Paris Sud Aménagement, définissant les modalités de financement du projet de requalification de la gare routière Massy-Atlantis et son avenant notifié le 27/07/2022 ;

## 0. Préambule

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

### 0.1. Objectifs du Projet

Le pôle d'échange multimodal de Massy-Palaiseau constitue l'entrée principale Nord du territoire de la communauté Paris-Saclay et un hub régional majeur pour un grand nombre de lignes de bus interbassins, interurbaines, locales et les services librement organisés (SLO).

Ces 24 lignes, dont 21 en terminus, sont réparties entre la gare routière Vilmorin à l'ouest (6 lignes régulières et 2 compagnies SLO, 9 quais constitués de 4 quais doubles et 1 quai simple, environ 5 156 m<sup>2</sup>) et la gare routière Massy-Atlantis à l'Est (21 lignes, 27 quais, environ 10 194 m<sup>2</sup>).

L'actuelle gare routière Massy-Atlantis est aujourd'hui saturée et ne permet pas d'accueillir les développements des lignes de bus, dont le nombre et la fréquence augmentent chaque année, sans mettre en danger les utilisateurs et sans un minimum de confort de ceux-ci.

L'objectif de l'opération est donc d'améliorer le fonctionnement et la sécurisation la gare routière Massy-Atlantis.

### 0.2. Historique

La gare routière Massy-Atlantis, se trouve dans le périmètre de la ZAC Carnot-Gare TGV, dont la commune de Massy a confié l'aménagement et l'équipement à la SEM Paris Sud Aménagement. Elle a fait l'objet d'un réaménagement important, livré en 2011, cofinancé par la région Île-de-France dans le cadre de la restructuration globale du pôle d'échange multimodal achevée en 2012 (nouvelle passerelle et escalators d'accès aux quais RER B et C couverts).

Selon les statuts annexés à l'arrêté préfectoral n°2017-PREF-DRCL/844 du 6 décembre 2017, la communauté d'agglomération est compétente en matière d'organisation de la mobilité, au sens du titre III du livre II de la première partie du Code des transports. A ce titre, elle est en particulier maître d'ouvrage et gestionnaire des gares routières de Massy.

L'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux usagers de bureaux dans le quartier Atlantis et dans le périmètre de la ZAC CARNOT - GARE TGV a rendu nécessaire la reconfiguration de la gare routière. La modernisation et la sécurisation de cette dernière répondent à la croissance du nombre d'usagers potentiels et aux nombreux enjeux qui en découlent (augmentation de l'offre en bus, sécurisation et confort de l'espace de la gare routière). Cela fait donc de la gare routière une partie prenante essentielle de la reconfiguration de l'entrée de la Ville de Massy.

Par ailleurs, du fait de l'attractivité du territoire et notamment de la montée en puissance du Cluster scientifique et technologique du Plateau de Saclay, le constat fait en 2017 était que la gare routière était saturée et ne permettait pas d'accueillir les développements des lignes de bus.

Suite aux annonces gouvernementales du début de l'année 2018 concernant le report de la mise en service de la ligne 18, l'État s'est engagé à mettre en œuvre des mesures compensatoires visant un renforcement de la desserte du Plateau de Saclay. La reconfiguration du pôle des gares routières de Massy-Palaiseau constitue un élément essentiel pour le renforcement de cette desserte.

La communauté Paris-Saclay, la commune de Massy et la SEM Paris Sud Aménagement se sont rapprochées pour définir, les modalités urbaines, techniques, juridiques et financières les plus adaptées à la réalisation, dans les meilleurs délais, de ce projet d'extension, de modernisation et de sécurisation de la gare routière Massy-Atlantis.

C'est dans ce contexte que la communauté d'agglomération et la commune de Massy ont saisi les services de l'État, de la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, afin de partager un programme et un mode de financement à l'échelle des besoins d'extension, d'amélioration et de sécurisation de la gare routière Massy-Atlantis.

Suite aux accords donnés et au financement initial de l'État, un AVP a été développé et validé en 2019. A la suite, les études de PRO se sont poursuivies pour aboutir en 2021 à la consultation des entreprises chargées de la réalisation des travaux. Après les derniers arbitrages sur le programme de l'opération et son financement, le marché de travaux a été notifié pour les travaux dit du toit marchable le 21/09/2021. Le chantier de la phase 1 a rencontré de nombreuses difficultés. Cette première partie de l'opération a été ouverte au public le 25/11/2023. Les travaux ont ensuite été ajournés sur décision de la maîtrise

d'ouvrage qui a souhaité au préalable discuter des surcoûts rencontrés et de leur prise en charge financière.

Les financeurs se sont réunis en Comité de Pilotage le 24 avril 2024 afin de proposer des principes de financement qui sont repris dans la présente convention.

L'ajournement des travaux a été suspendu à cette date. Le chantier a repris de façon effective le 3 juin 2024. La livraison est prévue en mai 2025.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Par délibération en date du 28/06/2018, le conseil municipal de la commune de Massy a approuvé la modification du programme des équipements publics de la ZAC CARNOT – GARE TGV, afin d'y intégrer la modernisation et la sécurisation de la gare routière.

La communauté Paris-Saclay, la commune de Massy et la SEM Paris Sud Aménagement se sont rapprochées pour décider, en application de l'article L.311-4 du Code de l'urbanisme, de mettre à la charge de cette opération d'aménagement une partie de cet équipement et de transférer sa maîtrise d'ouvrage à la SEM Paris Sud Aménagement.

La convention tripartite du 12/07/2018, entre la communauté Paris-Saclay, la commune de Massy et la SEM Paris Sud Aménagement, définit les modalités urbaines, techniques, juridiques et financières adaptées à la réalisation dans les meilleurs délais de ce projet de mise à niveau de la gare routière Massy-Atlantis. Cette convention a fait l'objet d'un avenant n°1 notifié le 23 juin 2023 pour actualiser le coût d'objectif et les financements de l'opération à la suite de la notification de l'avenant à la convention REA 2.

Celle-ci précise notamment que la part du coût des dépenses de cet équipement affectée aux dépenses générales de la ZAC CARNOT – GARE TGV sera de 10%. Les 90% restant étant à la charge des collectivités.

La reconfiguration de la gare routière de Massy-Atlantis est un élément constitutif de l'amélioration de la desserte du plateau et plus particulièrement de la mise en site propre de la 91.06 (Massy-Quartier Ecole Polytechnique-Christ de Saclay). Cette reconfiguration est complémentaire et indispensable au bon fonctionnement du site propre Massy-Quartier École Polytechnique - Christ de Saclay et, à ce titre, est finançable, au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 sur la ligne intitulée « TZEN, BHNS et autres TCSP ».

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet de la nouvelle gare routière Massy-Atlantis, tel que défini dans les études préalables conduites conjointement, répond au programme suivant :

- la création de trois quais centraux et d'un ouvrage en superstructure, appelé « toit marchable » assurant les liaisons piétonnières sécurisées, notamment depuis les passerelles existantes traversant le faisceau ferré,
- la création et la reprise des voies bus autour des trois quais centraux,
- le redressement de la voie rejoignant l'A10 depuis l'Avenue Carnot pour permettre de disposer d'un périmètre suffisant et améliorer les accès depuis le sud-ouest,
- La création d'une zone de régulation déportée.



## **0.5. Coût d'objectif global du Projet**

Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet modificatif tel qu'il sera validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, est de **24 542 000 € HT aux conditions économiques de 05/2021** (conditions identiques à celles de l'avenant à la convention REA2).

Il comprend notamment le coût des études de maîtrise d'œuvre (AVP, PRO), coûts de prestataires techniques (géomètre, géotechnique, géodétection, sondages amiantes), coûts des missions complémentaires (AMO RATP, AMO SNCF, MSF SNCF, autres), le coût du suivi des travaux par le maître d'œuvre (CT, VISA, DET, AOR), et divers prestataires extérieurs (OPC, SPS, Contrôleur technique, autres) la rémunération de l'aménageur-maître d'ouvrage, ainsi que les systèmes d'informations voyageurs.

## **0.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 05/2021. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application d'une combinaison d'indices professionnels. Compte tenu de la nature de l'ouvrage objet de la convention, cette combinaison sera :

0,6\*TP01+0,4\*TP13a,

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

- à partir des indices connus en octobre 2023 date d'établissement du budget objet de la présente convention,
- puis de 3% par an au-delà et pour chaque indice.

A défaut de précision contraire, les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

## 0.7. Rappel des conventions de financement antérieures

Financiers	Etudes préalables 2018 / T4 2019 en € HT	CFi REA 1 avenanté 2019 en € HT	CFi REA 2 avenanté 2021 en € HT	TOTAL
Etat	400 000 €	1 400 000 €	4 933 627 €	6 733 627,00 €
Région IDF	0 €	1 500 000 €	5 233 627 €	6 733 627,00 €
CPS	130 270 €	725 000 €	3 920 269 €	4 775 539,00 €
ParisSudam	179 730 €	0 €	1 998 176 €	2 177 906,00 €
Ile-de-France Mobilités	0 €	0 €	1 367 000 €	1 367 000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>710 000,00 €</b>	<b>3 625 000,00 €</b>	<b>17 452 699,00 €</b>	<b>21 787 699,00 €</b>

## 0.8. Contexte de la présente convention

A l'issue de la remise le 25/03/2024, par l'Autorité Organisatrice des Mobilités, d'un rapport d'analyse des surcoûts relatifs au Projet (amendée le 15 mai 2024) et des décisions du comité de pilotage du 24/04/2024, les Parties sont convenues de conclure la présente convention.

Cette convention porte sur des besoins de financement complémentaires de la phase Travaux :

- surcoûts techniques validés dans le cadre de l'Avant-Projet modificatif,
- surcoûts techniques autres imputés au maître d'ouvrage,
- surcoûts liés à l'inflation,
- reconstitution d'une provision pour risques pour couvrir les travaux restant à réaliser.

Les estimations de coûts, établies par le maître d'ouvrage, sont les suivantes :

Estimations de coûts	CE mai 2021	CE octobre 2023	Euros courants
Surcoûts techniques	2 790 000 €	3 094 000 €	5 720 000 €
Révisions	0	2 376 000 €	
Reconstitution PAI	360 000 €	399 000 €	403 000 €
Surcoûts sous responsabilité de la MOA	-400 000 €	-444 000 €	-448 000 €
<b>total</b>	<b>2 750 000 €</b>	<b>5 425 000 €</b>	<b>5 675 000 €</b>

Les nouveaux engagements mobilisés sont répartis entre les financeurs aux clés suivantes (hors surcoûts sous responsabilité de la maîtrise d'ouvrage) :

- Etat (33,3%)
- Région (33,3%)
- Bloc local (33,4%)

Il est convenu ce qui suit :

## 1. Définitions

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

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

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

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement de besoins complémentaires relatifs à la réalisation des travaux de la gare routière Massy-Atlantis ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs au projet de reconfiguration de la gare routière Massy-Atlantis ; dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

« **Reconfiguration de la gare routière Massy-Atlantis – Besoins complémentaires REA 3** ».

### 2.1. Périmètre de la convention

La convention porte sur le périmètre de la gare routière Massy Atlantis, de sa zone de régulation située au sud-ouest de la gare et à la voie d'accès à l'A10 dont la modification était requise pour dégager l'emprise nécessaire à la gare routière.

### 2.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux du Projet dans un délai de 12 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux objets de la convention figure en Annexe 2.

## 3. Rôles et engagements des parties

### 3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quels qu'en

soient les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

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

Conformément à l'application de l'article L.311-4 du Code de l'urbanisme et la convention tripartite CPS/Ville de Massy/SEM Paris Sud Aménagement mentionné précédemment, il a été décidé de mettre à la charge de l'opération d'aménagement de la ZAC CARNOT – GARE TGV une partie de cet équipement et de transférer sa maîtrise d'ouvrage à l'aménageur, soit la SEM Paris Sud Aménagement.

La SEM Paris Sud Aménagement est désignée maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2 de la présente convention.

#### **3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de 05/2021 tel que rappelé en préambule ;
- la réalisation du projet, objet de la convention ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds, mis à jour le cas échéant en comité, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art conformément à toutes les lois et règlements en vigueur applicables.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du Code de la commande publique et notamment celles de son Livre IV relatif aux marchés publics liés à la maîtrise d'ouvrage publique et à la maîtrise d'œuvre privée.

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Les financeurs sont :

- L'État,
- La région Île-de-France,
- La Communauté d'Agglomération Paris-Saclay ;

- La SEM Paris Sud Aménagement, dans le cadre du bilan d'aménagement de la ZAC Carnot Gare TGV.

### 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 en article 4.3.

## 4. Modalités de financement et de paiement

### 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **6 123 000 € HT euros courants prévisionnels (comprenant le montant de 448 000 € relatif à la responsabilité MOA)**.

### 4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du Projet :

Reconfiguration de la Gare Routière MASSY ATLANTIS – Besoins complémentaires REA 3		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € courants HT
Paris Aménagement Sud	Gare routière - surcoûts techniques hors interfaces RATP et SNCF	2 362 000 €
	Gare routière – surcoûts techniques interfaces RATP et SNCF	576 000 €
	Compléments gare provisoire et information	185 000 €
	Révisions sur coûts gare routière hors surcoûts techniques et compléments visés ci-dessus	2 597 000 €
	Reconstitution provision pour risques	403 000 €
<b>TOTAL</b>		<b>6 123 000 €</b>

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

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

### 4.3. Plan de financement REA 3

Le plan de financement est établi en euros courants :

<b>Reconfiguration de la gare routière Massy Atlantis Plan de financement Besoins complémentaires REA 3 Montant € HT et clés de financement</b>						
	<b>Etat</b>	<b>RIF</b>	<b>CPS</b>	<b>Parisudam</b>	<b>IDFM</b>	<b>Total</b>
	33,3%	33,3%	23,4%	10%	0%	100%
Surcoûts hors responsabilité MOA	1 889 775 €	1 889 775 €	1 327 950 €	567 500 €	0 €	5 675 000 €
Surcoûts sous responsabilité MOA			448 000 €			<b>448 000 €</b>
Total général	1 889 775 €	1 889 775 €	2 343 450 €		0 €	<b>6 123 000€</b>

### 4.4. Modalités de paiement

#### 4.4.1. Echéancier des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

#### 4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

##### 4.4.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

#### 4.4.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

#### 4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès de la Communauté Paris-Saclay

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

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

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

#### 4.4.2.4. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au 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.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État au bénéficiaire est plafonné pour Paris Sud Aménagement à 90% du montant de la subvention.

Pour la Communauté Paris Saclay, en vertu de la convention tripartite et son avenant, il n'est pas fixé de plafonnement des acomptes

#### 4.4.3. Versement du solde

##### 4.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région :

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.
 Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
  - La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

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

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive

#### 4.4.3.2. . Demande de versement du solde auprès de l'État :

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

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

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

#### 4.4.3.3. . Demande de versement du solde auprès de la Communauté Paris-Saclay :

Sans objet

#### 4.4.4. Paiement

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

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

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

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- PARIS SUD AMÉNAGEMENT sur le compte ouvert au nom de PARIS SUD AMENAGEMENT dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
40031	00001	0000034405W	45

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Communauté Paris-Saclay	21 rue Jean Rostand 91400 ORSAY	Direction des Mobilités <a href="mailto:remi.lardilleux@paris-saclay.com">remi.lardilleux@paris-saclay.com</a>
Paris Sud Aménagement	86 avenue Raymond Aron 91300 MASSY	<a href="mailto:factures@paris-sud-amenagement.fr">factures@paris-sud-amenagement.fr</a>

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>. Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 à l'adresse suivante : « [CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr](mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

## **4.5. Caducité des subventions**

### **4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

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

### **4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement**

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

### **4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État**

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

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

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

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

### **4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la Communauté Paris-Saclay**

Le financement apporté par la Communauté Paris-Saclay est une participation aux équipements publics de la ZAC Carnot Gare TGV encadrée par la convention tripartite du 12/07/2018. Ce dispositif ne prévoit pas de caducité du financement.

## **4.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

Chaque bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

## 5. Gestion des écarts

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base des indices visés à l'article 0.6 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à la présente convention à un montant de 24 542 000 HT en valeur mai 2021.. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon la combinaison des indices réels du mois de facturation.

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

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

### 5.2. En cas de dépassement du coût du Projet

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

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 9.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

## 6. Modification de l'avant-projet

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

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

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de

réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

## **7. Modalités de contrôle**

### **7.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **7.3. Intervention d'experts**

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

## **8. Modalités d'audit**

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

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

## **9. Organisation et suivi de la convention**

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

### **9.1. Le comité de pilotage**

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **9.2. Le comité des financeurs**

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

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire.

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;

- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

## **10. Dispositions générales**

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

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

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

### **10.5. Date d'éligibilité des dépenses**

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

Dans le cas présent, il est bien précisé que les dépenses à prendre en compte sont celles engagées depuis le démarrage de l'opération de la gare routière reposant également sur les conventions REA 1 et REA 2 déjà notifiées.

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Région Île-de-France,**

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Communauté Paris-Saclay,**

**Grégoire de LASTEYRIE**  
Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Paris Sud Aménagement,**

**Nicolas SAMSOEN**  
Président de Paris Sud Aménagement

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

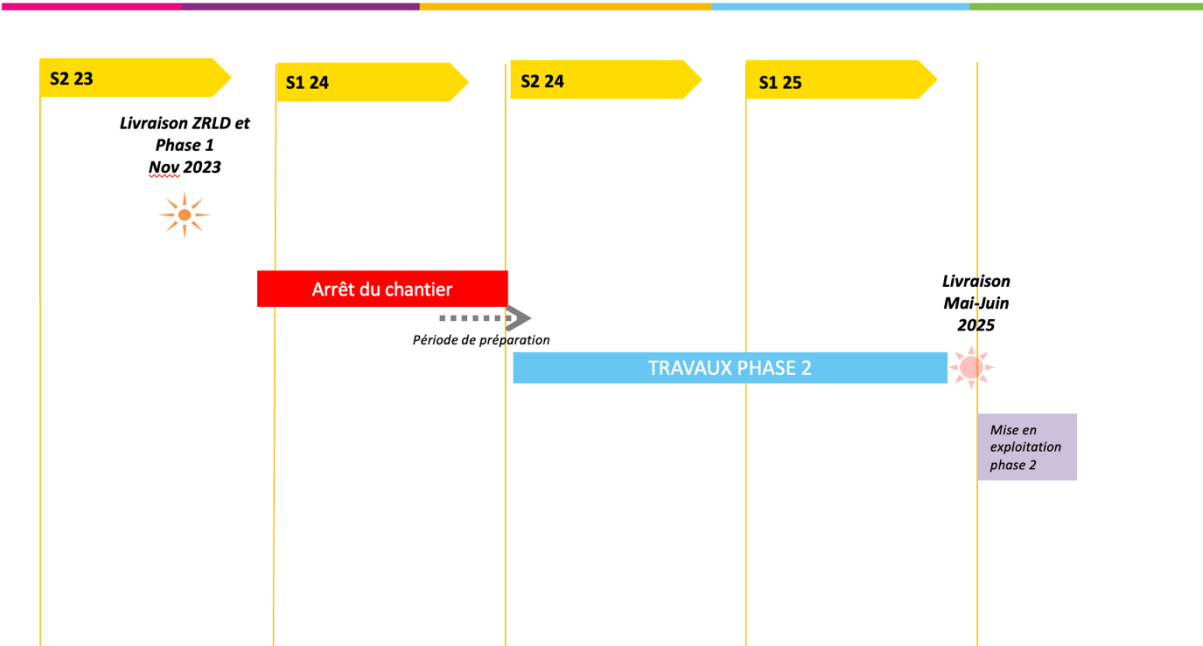
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€)**

<b>MOA 1</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>Total</b>
<b>État</b>	1 665 000 €	35 798 €			188 978 €	<b>1 889 775 €</b>
<b>Région Île-de-France</b>	1 665 000 €	130 286 €			94 489 €	<b>1 889 775 €</b>
<b>CPS</b>	1 170 000 €	117 000 €	40 950 €			<b>1 327 950 €</b>
<b>Parisudam</b>	500 000 €	50 000 €	17 500 €			<b>567 500 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5 000 000 €</b>	<b>333 084 €</b>	<b>58 450 €</b>		<b>283 466 €</b>	<b>5 675 000 €</b>

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation du Projet**

**Gare Routière – Le Planning**



## **Annexe 5: Convention Pôle Corbeil Essonnes (91)**

2024

# Pôle-gare de Corbeil-Essonnes

Convention de financement relative  
aux études de DOCP et à la  
Concertation préalable

Convention n°



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Table des matières

Table des matières .....	2
0. Préambule .....	6
0.1. Objectifs du Projet .....	6
0.2. Historique.....	6
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	7
0.4. Caractéristiques principales du Projet .....	7
0.5. Modalités d'actualisation .....	8
0.6. Rappel des conventions de financement antérieures .....	8
1. Définitions.....	8
2. Objet de la convention.....	9
2.1. Périmètre de la convention .....	9
2.1.1. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).....	9
2.1.2. La Concertation Préalable .....	10
2.1.3. Prestations complémentaires .....	11
2.2. Délais de réalisation .....	11
3. Rôles et engagements des parties.....	11
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	11
3.2. La maîtrise d'ouvrage .....	11
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	11
3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	11
3.2.3. Coordination du projet de pôle et des projets connexes .....	12
3.3. Les financeurs .....	12
3.3.1. Identification.....	12
3.3.2. Engagements.....	12
4. Modalités de financement et de paiement .....	13
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	13
4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage .....	13
4.3. Plan de financement .....	14
4.4. Modalités de paiement .....	14
4.4.1. Echancier des appels de fonds .....	14
4.4.2. Versement d'acomptes .....	14
4.4.3. Versement du solde.....	15
4.4.4. Paiement.....	16
4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	16
4.5. Caducité des subventions .....	17
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	17
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.....	18
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	18

4.6.	Comptabilité du bénéficiaire .....	18
5.	Gestion des écarts .....	18
6.	Modalités de contrôle .....	19
6.1.	Par les financeurs .....	19
6.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	19
6.3.	Intervention d'experts .....	19
7.	Organisation et suivi de la convention .....	19
7.1.	Le comité de pilotage .....	19
7.2.	Le comité des financeurs.....	19
7.3.	Le comité technique .....	20
7.4.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	20
7.5.	Suivi de la communication institutionnelle.....	21
8.	Diffusion des études et propriété intellectuelle.....	21
9.	Confidentialité.....	21
10.	Dispositions générales .....	22
10.1.	Modification de la convention .....	22
10.2.	Règlement des litiges .....	22
10.3.	Résiliation de la convention.....	22
10.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	23
10.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	23
	ANNEXES.....	29
	Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....	30
	Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....	31
	Annexe 3 : Contenu type étude pour les conventions DOCP (annexe 1 de la délibération n°2011/0631) .....	32

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_ ,
- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par son Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_.
- La **Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart**, dont le siège est situé 500 Place des Champs Elysées, 91054 EVRY-COUCOURONNES, représentée par son président, Monsieur Michel Bisson, autorisé par la délibération n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_.
- La **Commune de Corbeil-Essonnes**, sise, en son hôtel de ville, 2, place Galignani à CORBEIL-ESSONNES cedex (91108), représentée par monsieur Bruno PIRIOU, maire, agissant au nom et pour le compte de la commune, en vertu de la délibération du conseil municipal n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2024.

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

**En deuxième lieu,**

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

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

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

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

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

**VU** la délibération n° CR 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° ..... du conseil départemental en date du ..... / ..... / ..... approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

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

**Vu** la délibération du conseil départemental n° ..... du ..... / ..... / ..... approuvant la présente convention ;

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

**Vu** la délibération de l'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart n° ..... du ..... Approuvant la présente convention,

**Vu** la délibération du conseil municipal de Corbeil-Essonnes n° ..... du ..... / ..... / ..... 2024 approuvant la présente convention ;

## 0. Préambule

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

### 0.1. Objectifs du Projet

Les études, objet de la présente convention de financement, portent sur le Pôle d'Echanges Multimodal de Corbeil-Essonnes et viseront à établir le programme de réaménagement du pôle et proposeront, pour chaque élément du programme, un maître d'ouvrage et des modalités de financement, conformément aux documents de programmation en vigueur (volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, subventions Île-de-France Mobilités, etc.).

Ces éléments de programme qui seront étudiés dans ce cadre correspondent aux éléments de programme des grands pôles de correspondance, tels que définis dans le PDUIF. Il s'agit des éco-stations bus, des parcs-relais, des parkings de stationnement vélos Île-de-France Mobilités, de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), des aménagements cyclables, de l'information voyageurs, des aménagements extérieurs de voirie (parvis, carrefours et cheminements piétons d'accès directs au pôle) ainsi que les espaces ferroviaires (refonte ou rénovation de bâtiments voyageurs, accès aux quais, etc.).

Le projet de pôle de Corbeil-Essonnes est à distinguer dans sa programmation et son financement de projets urbains qui seraient portés par la Ville de Corbeil-Essonnes. A cet égard, les périmètres de chacun des projets devront être bien définis, ainsi que les phasages des opérations et la répartition des coûts entre le périmètre d'aménagement du pôle et le périmètre urbain.

Du point de vue des transports, l'ensemble des aménagements devra faire émerger, à terme, un pôle d'échanges multimodal plus fonctionnel, redimensionné pour répondre à la croissance du trafic, entièrement accessible aux PMR, et mieux sécurisé pour les flux qui s'y croisent.

**4 grands objectifs** ont été identifiés pour créer un pôle d'échanges multimodal au niveau de la gare de Corbeil-Essonnes et en accompagner son développement :

- **L'accessibilité au pôle par les différents modes de déplacement** : bus, piétons, PMR, vélos, voitures, deux-roues moteur et taxis
- **L'organisation fonctionnelle du pôle d'échange** : la qualité des correspondances bus / trains, la gestion des flux, le positionnement des accès aux quais, l'arbitrage des conflits de circulation (bus/automobiles/piétons...).
- **La qualité de service offerte aux usagers** : les correspondances entre modes, la signalétique, le jalonnement des équipements (Parc-Relais, gare routière ou arrêts de bus...), l'ambiance et la sécurité, les services d'accueil, l'information aux usagers, la vente de titres, les services marchands...
- **L'insertion urbaine du pôle** : la qualité des cheminements piétons et deux-roues d'accès au pôle, la lisibilité du bâtiment voyageurs, l'atténuation des effets de coupure, l'impact du pôle dans le fonctionnement économique de la commune, la qualité des espaces publics dans son voisinage immédiat.

### 0.2. Historique

La gare de Corbeil Essonnes a connu 4 grandes phases d'évolution architecturale :

- 1/ Création de la gare deuxième moitié du XIXème siècle ;
- 2/ Extension de l'aile droite début XXème siècle ;
- 3/ Pose d'un bardage métallique en 1977 sur le R+1 et de faïence sur le rez de chaussée ;
- 4/ Mise en service d'une passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) en 2018 ;
- 5/ Mise en accessibilité du bâtiment voyageur et création d'un nouvel auvent en inox martelé en 2019

Un premier schéma d'aménagement du pôle gare a été étudié en 2010 qui a été remis en cause par la création d'une passerelle.

En 2017, les discussions sur l'aménagement du pôle-gare ont été relancées avec le souhait de s'intégrer dans une réflexion plus globale sur le réaménagement urbain du quartier gare. Un accord de principe de la SNCF avait été donné pour la cession du foncier « Sernam ». Mais, en octobre 2018, SNCF a remis en question la cession du foncier Sernam. En 2019, la Ville de Corbeil-Essonnes a demandé à SNCF Réseau d'étudier une faisabilité de déplacement de la base travaux sur des fonciers situés le long de la ligne RER D (site Decauville). Mais, le comité de mutabilité de SNCF Immobilier a émis deux avis défavorables (en décembre 2022 et en mai 2023), pour la cession de ce foncier.

SNCF Réseau étudie actuellement la nécessité d'avoir 2 voies supplémentaires de garage pour stationner des trains du RER D, désaturer le plan de voies de Corbeil et améliorer la robustesse de la ligne D. Les fonciers stratégiques visés font partie du périmètre de ces études.

SNCF Réseau mène une réflexion d'ensemble sur les sites existants en base travaux de l'Infrapôle Sud-Est. Elle constate que ceux-ci se réduisent car 4 bases travaux sur le périmètre de la région Bourgogne-Franche-Comté sont amenées à sortir du périmètre de l'Infrapôle Sud-Est à horizon 2026 et, les voies de la base mixte de Melun vont se réduire du fait du projet d'aménagement du pôle-gare de Melun qui va raccourcir définitivement les voies 31 à 37 du faisceau de triage Bourgogne.

SNCF a également poursuivi les études de projet d'installation des Contrôles Automatiques de Billets (CAB) et les modalités de maintien du lien modes doux ville-ville.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Le projet d'aménagement du pôle multimodal de Corbeil-Essonnes est inscrit :

- au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027
- dans le programme Action cœur de ville

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet consiste en l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Corbeil-Essonnes.

Le pôle de Corbeil-Essonnes, situé dans le département de l'Essonne, fait partie des pôles majeurs inscrits au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, avec un réaménagement conséquent du périmètre ferroviaire et intermodal.

Située sur la ligne du RER D, la gare de Corbeil Essonnes permet d'accéder à la gare de Lyon en 45 mn, à une fréquence de 8 trains par heure en période de pointe (contre 4 en heures creuses).

La gare est fréquentée par 8,13 millions de voyageurs jours (chiffre SNCF 2022). Ce pôle d'échanges permet de desservir les quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée :

- le quartier des Grands Tarterêts, quartier de forte densité construit dans les années 70 situé au nord de l'emprise ferrée, englobant le quartier de la Montagne des Glaises ;
- des quartiers d'urbanisation historique localisés à l'ouest de la Seine : quartier Chantemerle, centres villes du Vieux Corbeil et de Corbeil-Essonnes...

Les différentes lignes de bus en rabattement sur le pôle, en correspondance avec la gare par deux gares routières situées de part et d'autre de la voie ferrée, permettent par ailleurs aux habitants des communes limitrophes de Corbeil d'accéder à ce pôle, essentiellement depuis la rive droite de la Seine.

L'organisation et le fonctionnement actuels de ce pôle d'échanges sont fortement marqués par sa localisation dans un tissu urbain contraint, caractérisé par de nombreuses coupures physiques qui concentrent les difficultés de circulation dans un périmètre restreint :

- la coupure physique de la Seine, dont le seul franchissement local se trouve au niveau du centre-ville de Corbeil, concentrant de nombreux flux de circulation dans un secteur dense dépourvu de voiries à grand gabarit,
- les coupures engendrées par des infrastructures de transport, la voie ferrée et la RN 104, qui marquent la délimitation et l'enclavement des différentes strates d'urbanisation de la commune.

Le pôle est constitué :

- D'un périmètre ferroviaire composé :
  - du bâtiment voyageurs de la gare,
  - d'une passerelle qui surplombe les sept voies de la gare de Corbeil-Essonnes,
  - du passage souterrain permettant de franchir les voies ferrées, seul passage public assurant la liaison piétonne entre le centre historique de Corbeil et le quartier des Tarterêts,
  - d'un parking SNCF d'une capacité de 60 places, géré par la SNCF,
  - d'une zone Infrapôle avec une cour des marchandises, une ancienne halle SERNAM.
  
- D'un périmètre intermodal composé :
  - des deux gares routières situées place Henri Barbusse et rue Emile Zola, qui permettent d'organiser la dépose et la reprise des voyageurs qui accèdent à la gare par différentes lignes de bus de rabattement.
  - d'un parking situé rue du Général Leclerc,
  - d'une station de taxis d'une dizaine d'arrêts dépose / reprise,
  - de parking vélos sous abris « veligo » qui a été mis en service en décembre 2000.

#### **0.5. Modalités d'actualisation**

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

#### **0.6. Rappel des conventions de financement antérieures**

Le Projet n'a pas fait l'objet de convention antérieure.

## **1. Définitions**

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

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

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

« **Résultats des Études** » : désigne les Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et/ou les Schémas de Principe, et/ou les études d'avant-projet (AVP), réalisés par le maître d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 et qui seront présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités.

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des Études de DOCP et de la Concertation préalable du pôle-Gare de Corbeil-Essonnes ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Études et de la Concertation préalable dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties

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

**« Pôle-Gare de Corbeil-Essonnes – Etudes DOCP et Concertation préalable ».**

### 2.1. Périmètre de la convention

Le Périmètre de l'Opération porte sur :

- La constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du pôle d'échanges multimodal de Corbeil-Essonnes ;
- L'organisation, la conduite et la formulation du bilan de la Concertation Préalable.
- Des prestations complémentaires éventuelles à chacune des étapes.

Le Périmètre du Projet prendra en compte les études et programmes « coups partis » en lien avec le projet de pôle :

- Le projet de rénovation de la façade du Bâtiment voyageurs sous maîtrise d'ouvrage SNCF G&C.
- Le projet de création d'un parc-relais rue de Seine sous maîtrise d'ouvrage CA Grand Paris Sud
- Le projet du stationnement vélos sous maîtrise d'ouvrage SNCF G&C
- Le projet connexe du Tzen 4 sous maîtrise d'ouvrage IDFM
- Les études d'infrastructure ferroviaire :
  - Le Schéma directeur des bases arrière (SD-BA) engagé, fin 2023, par SNCF Réseau et qui devrait aboutir fin 2024 ;
  - L'étude sur les tiroirs de retournement sur l'arrière gare de Corbeil

#### 2.1.1. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)

Le DOCP porte sur :

- **L'opportunité du projet ;**

- **Les caractéristiques principales du projet** : principes guidant le choix de réaménagement du pôle existant et la définition des solutions techniques. Le projet devra intégrer l'arrivée du TZen 4, projet connexe, sur le pôle ;
- Une évaluation sommaire du **coût**, du **calendrier** de réalisation avec phasage éventuel, **des impacts** du projet sur les transports, sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire **et l'intérêt socio-économique** ;
- L'identification des **scenarios les plus pertinents** sur la base d'une **analyse comparative multicritères** ;
- **La définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage** pour la poursuite des études et les travaux ;
- **Les modalités de financement des éléments de programme** du pôle en distinguant notamment ceux qui relèvent d'un financement CPER, de droit commun IDFM, etc.

Le contenu du DOCP est précisé dans la délibération n°02011/0631 du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités 6 juillet 2011. La partie relative au DOCP est jointe en annexe 3.

#### 2.1.2. La Concertation Préalable

La Concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur les scénarios retenus. Les objectifs et les modalités de la Concertation sont validés par Conseil d'Île-de-France Mobilités à l'issue du DOCP.

La Concertation pourra comporter :

- Une **publicité préalable** dans les médias (web, presse...) ou via des supports imprimés (affiches, flyers...) pour informer le public de l'objet de la Concertation et des modalités de son déroulement ;
- Une ou plusieurs **exposition(s) d'information générales** sur le projet via des panneaux d'information ;
- La présence sur les lieux d'exposition de **registres** à disposition du public ;
- La mise en ligne d'un **site web** informant sur le projet et les modalités et les modalités de la concertation, avec la possibilité pour les internautes de laisser leurs avis et/ou déposer leurs questions via un formulaire ou une adresse de contact ;
- La tenue de **réunions publiques** avec les habitants, les voyageurs, les acteurs locaux, comités de quartiers, associations, et parfois **rencontres ou atelier** ;
- Tout autre dispositif adapté au contexte local et permettant de nourrir la Concertation.

Ces modalités sont précisées par IDFM puis soumises aux financeurs et collectivités locales avant le lancement de la Concertation.

A l'issue de la Concertation Préalable, IDFM tire le bilan de la Concertation. Les variantes de scénarii d'aménagement du pôle d'échanges multimodal seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du Schéma de Principe.

### 2.1.3. Prestations complémentaires

Dans le cadre des études techniques nécessaires à l'établissement du dossier de DOCP, IDFM pourra faire appel si nécessaire à des prestations complémentaires non identifiables à ce stade : propositions techniques qui seront réalisées par le bureau d'études retenu par IDFM, variantes ou options de programmes ou d'aménagement, etc.

Ces éléments seront soumis à l'accord des financeurs.

## **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études du périmètre conventionnel dans un délai de **24 mois** à partir de la notification de la convention.

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

## **3. Rôles et engagements des parties**

### **3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

#### 3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage

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

**Île-de-France Mobilités** est maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2.1 de la présente convention.

#### 3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage

Île-de-France Mobilités est le maître d'ouvrage du programme d'études décrit à l'article 2.1 et s'engage sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

Île-de-France Mobilités s'engage à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

### 3.2.3. Coordination du projet de pôle et des projets connexes

Le maître d'ouvrage réalisera les études en étroite collaboration avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes au pôle de Corbeil-Essonnes : SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau, Île-de-France Mobilités maître d'ouvrage du TZen 4, l'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart, maître d'ouvrage du parc-relais

Il est indispensable d'articuler les futurs projets de transport programmés sur ce secteur avec les projets urbains en cours ou à venir. Il s'agit de garantir une cohérence d'ensemble pour l'aménagement de ce territoire, d'esquisser les périmètres de ces projets et leurs interactions ainsi que les modalités d'intervention de chaque maître d'ouvrage. L'objectif est d'aboutir à un projet d'ensemble partagé et maîtrisé, et à une vision globale des enjeux intermodaux et urbains autour du pôle d'échanges multimodal de Corbeil -Essonnes.

Île-de-France Mobilités invitera les financeurs ou experts missionnés sur l'un de ces projets à assister, sur sa demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Dans le cadre du DOPC, en tant que pilote des études du pôle d'échanges multimodal de Corbeil - Essonnes, en interface avec des projets sous d'autres maîtrises d'ouvrage, IDFM doit :

- Etablir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage ;
- Agréger et synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financier ;
- Identifier l'articulation des périmètres et les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A ce titre, Île-de-France Mobilités intégrera :

- Les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage des projets connexes au pôle ;
- Les différents maîtres d'ouvrage aux comités techniques et comités de pilotage afin d'échanger régulièrement sur les problèmes d'interface avec le projet de pôle.

## **3.3. Les financeurs**

### 3.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- Île-de-France Mobilités ;
- L'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart
- La ville de Corbeil-Essonnes

### 3.3.2. Engagements

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

## 4. Modalités de financement et de paiement

### 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 1 050 000 € HT.

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour des prestations complémentaires

### 4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

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

Pôle Gare de Corbeil-Essonnes		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT
IDFM	<b>1. DOCP</b>	<b>670 000 €</b>
	Dont (à titre indicatif) :	
	Etudes techniques et expertise des études SNCF	440 000 €
	Rédaction du DOCP	50 000 €
	Provision pour prestations complémentaires (identifiables au cours de l'étude)	180 000€
	<b>2. Etudes désaturation et adaptation capacitaire</b>	<b>300 000 €</b>
	- Études de flux - Scénarios de franchissement des voies et de réaménagement des accès - Etude d'optimisation des occupations foncières de SNCF G&C	
<b>3. Concertation</b>	<b>80 000 €</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>1 050 000</b>

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

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

### 4.3. Plan de financement

<b>Pôle Gare de Corbeil Essonnes</b>					
Plan de financement des études dans le cadre de la réalisation du DOCP (montants HT en euros courants conventionnels)					
<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>IDFM</b>	<b>GPS</b>	<b>Ville de CE</b>	<b>Total</b>
157500 €	367500 €	262 500€	175 350 €	87 150 €	<b>1 050 000 €</b>
15 %	35 %	25%	16,7 %	8,3%	<b>100 %</b>

### 4.4. Modalités de paiement

#### 4.4.1. Echéancier des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 7. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

#### 4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

##### 4.4.2.1. *Demande de versement des acomptes auprès de la Région, de l'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart et la ville de Corbeil-Essonnes :*

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

##### 4.4.2.2. *Demande de versement des acomptes auprès de l'État :*

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

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

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

#### 4.4.2.3. *Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, GPS et la ville de CE, 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 volet « mobilités » du Contrat de Plan 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation des financeurs susnommés.

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État aux bénéficiaires est plafonné :

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

#### 4.4.3. Versement du solde

##### 4.4.3.1. *Demande de versement du solde auprès de la Région, de l'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart et de la ville de Corbeil-Essonnes :*

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.

Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;

- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement. Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

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

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

#### 4.4.3.2. *Demande de versement du solde auprès de l'État*

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

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

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

#### 4.4.4. Paiement

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

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

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

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- IDFM sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque		Code guichet		N° de compte			Clé
10071		75000		00001005079			72
Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Ville de Corbeil-Essonnes	Commune de Corbeil-Essonnes 2, place Galignani 91108 CORBEIL-ESSONNES cedex	Direction des finances <a href="mailto:finances-groupe@mairie-corbeil-essonnes.fr">finances-groupe@mairie-corbeil-essonnes.fr</a>
Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart	500, place des Champs Elysées – BP 62 – 91054 EVRY-COUCOURONNES CEDEX	Direction des transports, déplacements et mobilités j.boillot@grandparissud.fr
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>. Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

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

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### 4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de

l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

#### 4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

#### 4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

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

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

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

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

### **4.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

## **5. Gestion des écarts**

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les Financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

## **6. Modalités de contrôle**

### **6.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **6.3. Intervention d'experts**

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

## **7. Organisation et suivi de la convention**

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

### **7.1. Le comité de pilotage**

Placé 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 le Projet, représentées par leurs élus.

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 le(s) maître(s) 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 fonds mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.3. Le comité technique**

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.4. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

## **8. Diffusion des études et propriété intellectuelle**

Île-de-France Mobilités, en tant que maître d'ouvrage des études, est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

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

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

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

Île-de-France Mobilités, en tant que maître d'ouvrage des études, remet aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

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

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

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

## **9. Confidentialité**

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique listées ci-après sont qualifiées de confidentielles :

- tout document, prototype, spécification technique ou plan, savoir-faire ;

- tout matériel décrivant ou faisant référence aux affaires, aux politiques ou aux procédures de l'une des Parties ;
- toute formule, stratégie, méthode ou processus développé par une des Parties.

Le maître d'ouvrage et les financeurs s'engagent à ce que, jusqu'à la mise en service du Projet et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles reçues du maître d'ouvrage :

- soient traitées avec la même précaution que celle qu'ils portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de l'Opération ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits et interventions d'expert prévues dans la présente convention.

Enfin, les financeurs et le maître d'ouvrage ne sont pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer le maître d'ouvrage concerné de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

## **10. Dispositions générales**

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

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

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 7, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

#### **10.5. Date d'éligibilité des dépenses**

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Région Île-de-France,**

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart,**

**Michel BISSON**  
Président

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la ville de Corbeil-Essonnes**

**Bruno PIRIOU**  
Maire

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 3 : Contenu type étude pour les conventions DOCP

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€)**

	Clés	Montant total	2024	2025	2026	2027
<b>Etat</b>	15%	157 500 €	0	55 500 €	70 500 €	31 500 €
<b>Région Île-de-France</b>	35%	367 500 €	0	129 500 €	164 500 €	73 500 €
<b>GPS</b>	16,7 %	175 350 €	0	61 790 €	78 490 €	35 070 €
<b>Corbeil-Essonnes</b>	8.3 %	87 150 €	0	30 710 €	39 010 €	17 430 €
<b>IDFM</b>	25%	262 500€	0	92 500 €	117 500 €	52 500 €
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>1 050 000 €</b>	<b>0</b>	<b>370 000 €</b>	<b>470 000 €</b>	<b>210 000 €</b>

<b>0</b>	<b>35%</b>	<b>45%</b>	<b>20%</b>
----------	------------	------------	------------

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations**

	2024				2025				2026			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
CFI études DOCP												
Réalisation DOCP												
Validation DOCP – CA IDFM												
Concertation Préalable												
Bilan de la Concertation												

**Annexe 3: Contenu type étude pour les conventions DOCP (annexe 1 de la délibération n°2011/0631)**

**CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP) SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

**Objectif**

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

**Enjeux**

**- Respect du code de l'environnement**

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

*«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»*

**- Respect du cadre régional**

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF et le PDUIF.

**Adaptation**

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

**Contenu**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

***I. présentation du projet***

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,*
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,*
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,*
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,*

***II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet***

- a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,*
- b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport*
- c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,*
- d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,*

***III. description du projet : faisabilité des différents scénarios***

- a. *Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,*
- b. *Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,*
- c. *Principes d'exploitation,*
- d. *Scénario(s) préconisé(s) et justification,*
- e. *Méthodes et estimation sommaire des coûts :*
  - i. *d'investissement : coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA, pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,*
  - ii. *d'exploitation,*
- f. *Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,*
- g. *Analyse sommaire des risques et des opportunités,*
- h. *Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,*

#### **IV. identification des impacts significatifs du Projet**

- a. *Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),*
- b. *Sur l'aménagement du territoire,*

#### **V. évaluation et comparaison des différents scénarios**

- a. *Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,*
- b. *Classement des variantes,*

#### **VI. annexes graphiques**

- a. *Plan de situation et plans des tracés,*
- b. *Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée). Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).*

## **Annexe 6 : Convention Tzen4 (91)**

2024

# T Zen 4 Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes

Convention de financement relative  
aux besoins complémentaires de la  
phase réalisation  
(REA - BC1)

**CONVENTION N° 24D30515**



## **TABLE DES MATIERES**

0) Préambule .....	6
0.1 Objectifs du Projet .....	7
0.2 Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation .....	7
0.3 Coût d'objectif global du Projet.....	8
0.4 Engagement du maître d'ouvrage .....	8
0.5 Modalités d'actualisation .....	8
0.6 Rappel des conventions de financement antérieures .....	8
0.7 Objet de la présente convention.....	9
1 Définitions.....	10
2 Objet de la convention.....	10
2.1 Périmètre de la convention .....	10
2.2 Délais de réalisation .....	10
3 Rôles et engagements des parties.....	10
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité .....	10
3.2 La maîtrise d'ouvrage .....	11
3.2.1 Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	11
3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage .....	11
3.3 Les financeurs .....	11
3.3.1 Identification.....	11
3.3.2 Engagements.....	11
4 Modalités de financement et de paiement .....	12
4.1 Estimation du coût de l'opération .....	12
4.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage.....	12
4.3 Plan de financement de la présente convention .....	12
4.4 Modalités de paiement .....	12
4.4.1 Echéanciers des appels de fonds.....	12
4.4.2 Versement d'acomptes.....	13
4.4.3 Versement du solde.....	14
4.4.4 Paiement.....	15
4.4.5 Bénéficiaire et domiciliation .....	15
4.5 Caducité des subventions .....	16
4.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région.....	16
4.5.2 Caducité au titre du décret n° 2018-514 pour l'Etat .....	16
4.5.3 Caducité au titre du règlement budgétaire du Département .....	17
4.6 Comptabilité du bénéficiaire .....	17
5 Gestion des écarts .....	17
5.1 En cas d'économies par rapport au coût d'objectif .....	17

5.2	En cas de dépassement du coût d'objectif.....	17
6	Modification de l'avant-projet .....	18
7	Modalités de contrôle .....	18
7.1	Par les financeurs .....	18
7.2	Par Île-de-France Mobilités .....	18
7.3	Intervention d'experts .....	18
8	Modalités d'audit financier.....	19
9	Organisation et suivi de la convention .....	19
9.1	Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).....	19
9.2	Information hors CSCF .....	20
9.3	Suivi de la communication institutionnelle.....	20
10	Bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de de financements publics (bilan LOTI – art. L.1511-6 code des transports) 21	
11	Dispositions générales .....	21
11.1	Modification de la convention .....	21
11.2	Règlement des litiges .....	21
11.3	Résiliation de la convention.....	21
11.4	Date d'effet et durée de la convention.....	22
11.5	Date d'éligibilité des dépenses .....	22
	ANNEXES.....	24

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n°..... de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du .....,
- Le **conseil départemental de l'Essonne**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n°..... en date du .....,

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

**En second lieu,**

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

Ci-après désigné « **Île-de-France Mobilités** » ou « **l'autorité organisatrice de la mobilité** » ou « **le maître d'ouvrage** » ou « **le bénéficiaire** »,

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

Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération n° CR 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° 2011-0625 du conseil du syndicat des transports d'Île-de-France en date du 6 juillet 2011 approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) ;

**Vu** la délibération n° 2012-0104 du conseil du syndicat des transports d'Île-de-France en date du 11 avril 2012 approuvant le bilan de la concertation ;

**Vu** la délibération n° 2015-184 du conseil du syndicat des transports d'Île-de-France en date du 15 juin 2015 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique ;

**Vu** la délibération n° 2018-286 du conseil du syndicat des transports d'Île-de-France en date du 11 juillet 2018 approuvant les études d'avant-projet (AVP) ;

**Vu** la convention de financement relative aux études d'avant-projet (AVP) et des premières acquisitions foncières (AF), pour un montant total de 13,8 M€ HT courants, notifiée le 11 mai 2016 ;

**Vu** la convention de financement relative aux phases PRO, ACT et travaux du site de maintenance et de remisage (SMR), pour un montant total de 16,433 M€ courants, notifiée le 7 juin 2018 ;

**Vu** la convention de financement relative aux phases PRO, ACT, poursuite des AF et premiers travaux du T Zen 4, pour un montant total de 24 M€ courants, notifiée le 27 mars 2019 ;

**Vu** la convention de financement relative à la tranche n° 1 de réalisation (REA 1), pour un montant total de 47,6 M€ courants, notifiée le 24 septembre 2020 ;

**Vu** la convention de financement relative à la tranche n° 2 de réalisation (REA 2), pour un montant total de 33,1 M€ courants, notifiée le 11 mai 2021 ;

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

**Vu** la délibération du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ approuvant la présente convention ;

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

## 0) Préambule

Le projet T Zen 4 consiste à créer une infrastructure de transport en commun en site propre sur un parcours d'environ 14,3 km entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes. Il remplacera la ligne 402 actuelle sur la section entre « La Treille » à Viry-Châtillon et la gare RER D de Corbeil-Essonnes en s'insérant majoritairement sur la voirie existante. Lors de sa mise en service, le T Zen 4 empruntera également des sections de site propre réalisées dans le cadre des projets urbains traversés (Grande Borne et ZAC Centre-Ville à Grigny et ZAC de la Montagne des Glaises à Corbeil-Essonnes).

Le T Zen 4 s'insérera par ailleurs dans les projets urbains des quartiers prioritaires identifiés dans le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), dont le cadre a été fixé dans la loi de programmation pour la ville et de rénovation urbaine du 21 février 2014. Plusieurs quartiers, d'intérêt national ou régional, seront desservis directement par le T Zen 4 (les Tarterêts à Corbeil-Essonnes, les Pyramides à Evry, le Plateau à Ris-Orangis, Grigny 2 et La Grande Borne à Grigny, le Plateau à Viry-Châtillon) contribuant ainsi fortement à limiter leur enclavement vis-à-vis du territoire et de sa dynamique économique. La réussite du projet de T Zen 4 dans ces quartiers représente une priorité pour la Région, qui a choisi de s'y investir spécifiquement au travers d'une politique cadre, votée le 26 janvier 2017 en faveur du développement urbain et en soutien au NPNRU (CR 2017-06).

Longueur	14,3 km
Nombre de stations	30 stations
Mode	BHNS / T Zen
Fréquentation estimée	47 000 voyageurs par jour
Temps de trajet	45 min
Fréquence	4 minutes en heure de pointe 8 à 10 minutes en heure creuse

La ligne du T Zen 4 circulera majoritairement sur site propre. A ce titre, elle bénéficiera :

- du site propre historique de la ligne 402 ;
- de sites propres réalisés par anticipation dans le cadre de projet urbains connexes (PRU de la Grande Borne à Viry-Châtillon et Grigny, ZAC Centre-Ville à Grigny et ZAC de la Montagne des Glaises à Corbeil-Essonnes) et livrés en 2016 et 2017 ;
- de sites propres réalisés dans le cadre de l'opération T Zen 4, notamment à Ris-Orangis et Corbeil-Essonnes.

Le 6 juillet 2011, le conseil du syndicat des transports d'Île-de-France a approuvé le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet d'insertion d'un transport en commun type « T Zen » entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes. Le DOCP avait estimé un coût des travaux à 71 M€ HT CE 2012 hors acquisitions foncières et hors matériel roulant.

La concertation préalable du projet s'est déroulée du 17 octobre au 2 décembre 2011. Elle a permis de confirmer l'opportunité du projet entre les stations de « La Treille » à Viry-Châtillon et de la gare RER de Corbeil-Essonnes. Le bilan de cette concertation a été approuvé par le Conseil du STIF le 11 avril 2012.

Les études de schéma de principe ont été réalisées entre octobre 2012 et octobre 2014 afin d'étudier plus précisément le programme fonctionnel de l'opération suite aux préconisations issues de la phase de concertation.

Le schéma de principe qui en résulte et le dossier d'enquête d'utilité publique ont été adoptés concomitamment à la convention de financement relative aux études d'avant-projet et des premières acquisitions foncières et ce, en vue de l'enquête publique.

L'enquête publique a été organisée du 30 mai au 4 juillet 2016 et le projet du T Zen 4 a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 décembre 2016.

A l'issue du schéma de principe, le projet était estimé à 113 M€ HT CE 08/2012 (acquisitions foncières incluses et hors matériel roulant), soit 112 M€ HT CE 12/2017. Suite à l'approfondissement des études avant-projet (AVP), le coût d'objectif du T Zen 4 est fixé à 124 M€ CE 08/12, soit 123 M€ CE 12/2017.

L'augmentation entre le schéma de principe et l'AVP de 11 M€ s'explique principalement par :

- la prise en compte des recommandations de la commission d'enquête (amélioration du bilan arboré et stationnement, et optimisation de la station Place de la Commune nécessitant un agrandissement du périmètre) ;
- l'augmentation du coût des acquisitions foncières suite à l'obtention de l'estimation des domaines ;
- la consolidation de l'évaluation de la réhabilitation lourde du site propre historique par rapport aux estimations issues des études de schéma de principe ;
- l'intégration des équipements de motorisation en ligne et au dépôt.

Les études projet (PRO) se sont déroulées de fin 2018 à mi 2020.

Les travaux ont débuté fin 2022.

Cependant une première étude de portance de l'ouvrage d'art (dalle supérieure du parking souterrain) du centre hospitalier du sud francilien (CHSF) indique que celui-ci n'est pas fait pour supporter une charge de 13t à l'essieu avec certaines hypothèses de charge (notamment présence de plusieurs bus arrêtés). Par mesure de précaution, compte tenu des résultats, les bus de la ligne 402 actuels ont été déviés et le CHSF a mis en place une interdiction de circuler à tous les véhicules de plus de 8,5t. une contre-expertise a été réalisée dont les résultats confirment la nécessité des travaux urgents sur l'ouvrage d'art.

La présente convention porte sur ces besoins complémentaires de la phase de réalisation du T Zen 4 (REA-BC1) relative aux travaux de renforcement de la dalle du CHSF. Les éléments de mission financés par la présente convention se dérouleront selon le calendrier général présenté en annexe 2.

### **0.1 Objectifs du Projet**

L'objectif principal de la liaison Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes est de faire évoluer le tronçon central de la ligne 402 vers un T Zen, c'est-à-dire un système de bus à haut niveau de service (BHNS) fiable, capacitaire, rapide et régulier.

La création du T Zen 4 se traduit par des aménagements de voirie (avec, en particulier, la réalisation d'un site propre sur environ 95% du linéaire) et la mise en place de systèmes spécifiques, tant pour garantir la bonne exploitation de la ligne que le confort des voyageurs.

Le projet du T Zen 4 poursuit trois objectifs généraux définis dans les dossiers d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et dans le schéma de principe :

- 1) Faire évoluer la ligne 402 vers le mode T Zen entre la station « La Treille » à Viry-Châtillon et la gare de Corbeil-Essonnes ;
- 2) Conforter et développer l'intermodalité du T Zen avec des lignes de transport existantes et projetées ;
- 3) Assurer une bonne insertion du T Zen dans le tissu urbain et une bonne prise en compte des modes actifs.

### **0.2 Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation**

Le Projet du T Zen 4 est inscrit :

- au SDRIF approuvé par la Région délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel ;
- au PDUIF approuvé par la Région délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 ;
- au contrat de plan État – Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 (CR 53-15) et signé le 9 juillet 2015 par l'État et la Région, et dans l'avenant formalisant la révision du contrat de plan État – Région 2015 – 2020 approuvé par l'assemblée régionale le 15 décembre 2016 (CR 123-16) et signé le 7 février 2017 par l'État et la Région.
- au volet « mobilités » 2023-2027, du CPER 2021-2027 approuvé par la Région délibération CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

### **0.3 Coût d'objectif global du Projet**

Le **coût d'objectif** du Projet, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 11 juillet 2018 est de **123 M€ HT aux conditions économiques de 12/2017 (+/-5%)**.

### **0.4 Engagement du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de 12/2017 tel qu'il a été voté en conseil d'Île-de-France Mobilités le 11/07/2018 et tel que rappelé au 0.3.

### **0.5 Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif du projet sont celles de 12/2017. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention REA1, à savoir janvier 2019 ;
- puis de 1,8 % par an au-delà.

Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants. Ainsi, par défaut, tous les montants de la présente convention sont exprimés en euros courants.

### **0.6 Rappel des conventions de financement antérieures**

Ce projet a bénéficié de financements au titre du contrat particulier Région – Département de l'Essonne 2007-2013 prorogé à 2015 (y compris l'avenant intervenu en 2012) et de financements État et Région au titre du volet Transport du Plan Espoir Banlieues 2008 et du contrat de plan État-Région 2015-2020.

Suite aux phases de concertation préalable et de schéma de principe, le projet a fait l'objet d'une convention relative à l'élaboration et au financement des études d'avant-projet, d'un montant total de 13,8 M€ HT, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 9 juillet 2015 (n° CP 15-523) et en commission permanente du conseil départemental de l'Essonne le 25 janvier 2016 (n° 2016-DEPL-005).

Une convention de financement PRO-ACT-REA du site de maintenance et de remisage (SMR) des bus T Zen 4 d'un montant total de 16,433 M€ HT a été approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 22 novembre 2017 (n° CP 2017-527).

Une convention de financement des études PRO, ACT, poursuite des AF et premiers travaux d'un montant total de 24 M€ HT a été approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 17 octobre 2018 (n° CP 2018-430), la part du bloc local (30%) ayant été prise en charge intégralement par le département de l'Essonne.

Une convention de financement pour la première tranche de travaux de réalisation (REA 1) d'un montant total de 47,6 M€ HT a été approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 20 novembre 2019 (n° CP 2019-465).

Une convention de financement pour la seconde tranche de travaux de réalisation (REA 2) d'un montant total de 33,1 M€ HT a été approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2020 (n° CP 2020-359).

### **0.7 Objet de la présente convention**

Les Parties ont convenues de financer les travaux de renforcement de la dalle du CHSF nécessaires pour accueillir les bus du Tzen4.

Ces travaux n'étaient pas prévus au programme du TZen4 tel que défini dans l'Avant-Projet validé par Île-de-France Mobilités. Ils sont estimés à 4 014 360 € TTC soit 3 345 300 € HT lors du comité des financeurs du 10 juillet 2024.

A titre d'information, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage est engagée entre Île-de-France Mobilités et le CHSF . Or le CHSF ne pouvant pas récupérer la TVA, la convention est rédigée sur une base TTC des travaux.

## **Il est convenu ce qui suit :**

### **1 Définitions**

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention ;

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

### **2 Objet de la convention**

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement des travaux de renforcement de la dalle du CHSF dans le cadre du T Zen 4 ;
- d'autoriser le reversement de subvention au maître d'ouvrage délégué ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces travaux dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

**« T Zen 4 Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes – Besoins Complémentaires de la phase de Réalisation (REA-BC1) ».**

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

La convention porte sur le financement des travaux de renforcement de la dalle du CHSF nécessaires à la mise en service du T Zen 4. Elle inclut également des dévoiements des réseaux, des frais d'étude, de maîtrise d'œuvre (MOE), de maîtrise d'ouvrage (MOA) ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus (PAI).

#### **2.2 Délais de réalisation**

La durée prévisionnelle de l'Opération est estimée à 2 ans à partir de la notification de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel des travaux est détaillé en annexe 2.

### **3 Rôles et engagements des parties**

#### **3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité**

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

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

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

### **3.2 La maîtrise d'ouvrage**

#### **3.2.1 Identification et périmètre du maître d'ouvrage**

Île-de-France Mobilités est désigné maître d'ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie du projet, y compris les infrastructures et les équipements du système de transport.

Pour cette Opération, une délégation de maîtrise d'ouvrage au CHSF est mise en place. Le CHSF ne récupère pas la TVA. IDFM transmettra aux financeurs la convention de délégation de maîtrise d'ouvrage.

#### **3.2.2 Engagements du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation de l'opération, objet de la présente convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité, selon l'avancement de l'opération ;
- le respect des règles de l'art à toutes les lois et règlements en vigueur applicables.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du code de la commande publique.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir les Parties des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

### **3.3 Les financeurs**

#### **3.3.1 Identification**

Le financement de l'opération est assuré au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État,
- la région Île-de-France,
- le département de l'Essonne.

#### **3.3.2 Engagements**

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

Les financeurs autorisent le reversement de la subvention par IDFM au maître d'ouvrage délégué désigné dans la convention IDFM-CHSF.

## 4 Modalités de financement et de paiement

### 4.1 Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 4 014 360 € TTC.

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

La subvention sera versée sur la base des dépenses toutes taxes comprises sous réserve de la présentation d'une attestation de non récupération de la TVA par le CHSF.

### 4.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage fournit une répartition financière en euros TTC des coûts présentés à l'article 2.1.

Tranche n°3 de réalisation du T Zen 4 Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes	€ TTC courants
Travaux	3 200 000
Frais de MOA	173 600
Frais de MOE	295 760
Provision pour aléas et imprévus (PAI)	345 000
<b>Total</b>	<b>4 014 360</b>

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

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

### 4.3 Plan de financement de la présente convention

Le plan de financement de la présente convention est établi en euros TTC comme suit :

Tranche n°2 de réalisation du T Zen 4 Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes			
Montant € TTC et clés de financement			
État	Région	Département	TOTAL
843 015,60 €	1 967 036,40 €	1 204 308 €	4 014 360 €
21%	49%	30%	100%

### 4.4 Modalités de paiement

#### 4.4.1 Echéanciers des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Chaque année, avant fin février, le maître d'ouvrage informe les financeurs, par écrit, y compris par mail, des prévisions d'appels de fonds pour l'année N ainsi que des prévisions de dépenses pour l'année N+1 sur leur périmètre respectif.

Au plus tard au 15 septembre au plus tard, le maître d'ouvrage confirme aux financeurs, par écrit, y compris par mail, le montant de leurs appels de fonds respectif pour l'année N ou, à défaut, propose leur actualisation.

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

#### 4.4.2 Versement d'acomptes

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

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

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

##### A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures acquittées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage.
- l'attestation de non récupération de la TVA par le CHSF

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

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

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : EALCPCM075 (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

### C - Demande de versement des acomptes auprès du Département de l'Essonne

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures acquittées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage.

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

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

### D - Plafonnement des acomptes

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

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au 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.

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

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

Conformément au règlement financier du conseil départemental de l'Essonne, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement de la phase REA ne peut excéder 80 % du montant de la subvention.

#### 4.4.3 Versement du solde

##### *A/ Demande de versement du solde auprès de la Région et du Département de l'Essonne*

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.

Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment.

- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement. Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

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

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

#### *B. Demande de versement du solde auprès de l'État*

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

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

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

#### 4.4.4 Païement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.2, 4.4.3, 4.5.1, 4.5.2, et 4.5.3 de la présente convention.

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

#### 4.4.5 Bénéficiaire et domiciliation

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

Île-de-France Mobilités sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

Code banque		Code guichet		N° de compte			Clé
10071		75000		00001005079			72
Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

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

	Adresse de facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEA – SPOT – CBSF
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département de l'Essonne	Hôtel du Département Boulevard de France 91012 ÉVRY cedex	Direction des transports et de la mobilité

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>. Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 à l'adresse suivante : « [CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr](mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

## 4.5 Caducité des subventions

### 4.5.1 Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

### 4.5.2 Caducité au titre du décret n° 2018-514 pour l'Etat

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État constate la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande,...) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

#### 4.5.3 Caducité au titre du règlement budgétaire du Département

Si l'opération n'a donné lieu à aucun paiement pendant trois (3) ans, à défaut d'une information contraire de la part du maître d'ouvrage, elle sera déclarée terminée et la fraction non versée de la subvention sera annulée.

Le président du conseil départemental constate la caducité de la décision attributive de subvention, lorsqu'aucun engagement n'est intervenu dans les trois (3) ans qui suivent son vote, sauf prorogation expresse par délibération de l'assemblée départementale ou de la commission permanente. Cette prorogation expresse ne peut excéder deux (2) années.

#### 4.6 Comptabilité du bénéficiaire

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

### 5 Gestion des écarts

Le coût global du projet, tel qu'indiqué à l'article 4.1 de la convention, constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successives s'inscrit, y compris celle relative à la présente opération.

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

#### 5.1 En cas d'économies par rapport au coût d'objectif

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant de l'opération défini à l'article 4.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

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

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

Au vu de l'avis, les financeurs précisent alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 9.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

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

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

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

## **6 Modification de l'avant-projet**

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

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

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

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

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

Le choix retenu par Île-de-France Mobilités pour la motorisation du matériel roulant (100% électrique) pourrait impliquer des besoins d'évolutions de programme, notamment au dépôt, et potentiellement en ligne au niveau des stations du T Zen 4.

## **7 Modalités de contrôle**

### **7.1 Par les financeurs**

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

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

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

### **7.2 Par Île-de-France Mobilités**

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

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 9.

### **7.3 Intervention d'experts**

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

## **8 Modalités d'audit financier**

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 du projet.

## **9 Organisation et suivi de la convention**

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

### **9.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

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

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

Il se réunit en outre en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers. Île-de-France Mobilités présente alors les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 5 et 6 de la présente convention seront mises en œuvre.

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

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

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

- l'organisation mise en place pour la réalisation du projet (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des 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 du projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu ;
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage ;
- un état comparatif entre le coût prévisionnel de l'opération détaillé par poste de dépenses tel que prévu dans la présente convention de financement et le coût final de l'opération détaillé par postes de dépenses tel qu'estimé à la date du CSCF au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser ;

- un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais ;
- le montant des dépenses comptabilisées ;
- le montant des subventions appelées et versées ;
- un prévisionnel des appels de fond réactualisé ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant le même projet, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du projet. Ils sont établis en euros courants prévisionnels 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 du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, du projet.

### 3/ La communication autour du projet :

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

## **9.2 Information hors CSCF**

Le maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement des travaux du projet devant le conseil d'administration 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 fond sur l'exercice en cours ;
- à informer les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage, s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

## **9.3 Suivi de la communication institutionnelle**

Île-de-France Mobilités, maître d'ouvrage est en charge de la communication et s'engage, jusqu'à la mise en service du projet, à :

- associer, au sein d'un comité de communication, les signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de communication commun. Ce comité de communication établira notamment le cahier des charges destiné à choisir le prestataire qui aura pour mission de proposer et de créer les outils de communication dédiés au projet,
- mentionner les financeurs de l'opération et Île-de-France Mobilités sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant le Projet par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque représentant au comité de communication puisse faire valider le principe des outils (plan de communication) par leurs responsables respectifs,

- permettre l'implantation de la signalétique de chantier des co-signataires,
- rapporter en tant que de besoin les réactions de la population concernant les travaux entrepris.

Le comité de communication regroupe les représentants des directeurs ou responsables de communication de chacun des organismes financeurs. Il est piloté par le maître d'ouvrage.

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs : Etat, Région Île-de-France, Département de l'Essonne ; la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **10 Bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de de financements publics (bilan LOTI – art. L.1511-6 code des transports)**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation du projet « T Zen 4 – Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le maître d'ouvrage organise la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au contrat de plan État – Région, à établir au plus tard dans les cinq années qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, et aux financeurs. Ce bilan est conforme au bilan indiqué à l'art. L.1511-6 du code des transports.

## **11 Dispositions générales**

### **11.1 Modification de la convention**

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

### **11.2 Règlement des litiges**

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août). Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

### **11.3 Résiliation de la convention**

Les Parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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

#### **11.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 7 et des stipulations de l'article 8, la convention expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 11.3, soit après le solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3, soit dans le cas d'expiration de la convention par application des règles de caducité prévues à l'article 4.5.

#### **11.5 Date d'éligibilité des dépenses**

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

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

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

<p>Pour l'État,</p>          <p>Marc GUILLAUME Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la région Île-de-France,</p>          <p>Valérie PÉCRESSE Présidente du conseil régional d'Île-de-France</p>
<p>Pour le département de l'Essonne</p>          <p>François DUROVRAY Président du conseil départemental de l'Essonne</p>	<p>Pour Île-de-France Mobilités,</p>          <p>Laurent PROBST Directeur Général</p>

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (K€)**

	2025	2026	2027	2028	<b>Total</b>
<b>Etat</b>	337 206,24	168 603,12	168 603,12	168 603,12	843 015,60
<b>Région Île-de-France</b>	786 814,56	393 407,28	393 407,28	393 407,28	1 967 036,40
<b>CD91</b>	481 723,20	240 861,60	240 861,60	240 861,60	1 204 308,00
<b>Total</b>	1 605 744,00	802 872,00	802 872,00	802 872,00	4 014 360,00

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation**

	2024			2025				2026
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Marchés								
Mise en place chantier								
Travaux								
Livraison prévisionnelle								

## **Annexe 7: Convention Pôle Le Bourget Drancy (93)**

2024

# Pôle d'échanges multimodal Le Bourget - Drancy

Convention de financement relative  
aux études complémentaires au  
schéma de principe

Convention n°



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

 **Région  
île de France**

  
PARIS  
TERRES D'ENVOL

**île de France**   
mobilités

**île de France**   
mobilités

## Table des matières

Table des matières.....	2
0. Préambule.....	6
0.1. Objectifs du Projet.....	6
0.2. Historique.....	6
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	7
0.4. Caractéristiques principales du Projet .....	7
0.5. Rappel des conventions de financement antérieures .....	8
1. Définitions.....	9
2. Objet de la convention .....	9
2.1. Périmètre de la convention.....	9
2.2. Délais de réalisation .....	10
3. Rôles et engagements des parties.....	10
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	10
3.2. La maîtrise d'ouvrage.....	10
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage.....	10
3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage.....	10
3.3. Les financeurs.....	11
3.3.1. Identification .....	11
3.3.2. Engagements.....	11
4. Modalités de financement et de paiement.....	11
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel.....	11
4.2. Coûts détaillés.....	11
4.3. Plan de financement.....	12
4.4. Modalités de paiement .....	12
4.4.1. Echancier des appels de fonds .....	12
4.4.2. Versement d'acomptes.....	13
4.4.3. Versement du solde .....	15
4.4.4. Paiement.....	16
4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	16
4.5. Caducité des subventions .....	18
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	18
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement .....	18
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	18
4.5.4. Caducité des subventions d'Île-de-France Mobilités.....	18
4.5.5. Caducité pour Paris Terres d'Envol.....	19
4.6. Comptabilité du bénéficiaire .....	19
5. Gestion des écarts.....	19
6. Modalités de contrôle.....	19

6.1.	Par les financeurs .....	19
6.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	20
6.3.	Intervention d'experts .....	20
7.	Organisation et suivi de la convention.....	20
7.1.	Le comité de pilotage .....	20
7.2.	Le comité des financeurs.....	20
7.3.	Le comité technique .....	21
7.4.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance.....	21
7.5.	Suivi de la communication institutionnelle .....	22
8.	Diffusion des études et propriété intellectuelle .....	22
9.	Confidentialité .....	23
10.	Dispositions générales.....	23
10.1.	Modification de la convention.....	23
10.2.	Règlement des litiges.....	24
10.3.	Résiliation de la convention .....	24
10.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	24
10.5.	Date d'éligibilité des dépenses.....	25
ANNEXES .....		30
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€ HT).....		31
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....		32

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_ ,
- **L'Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol**, représenté par le Président de l'Etablissement public, ci-après désigné par « Paris Terres d'Envol » dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ de l'Etablissement public territorial en date du \_\_\_\_\_ ,

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

**En deuxième lieu,**

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

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

**Vu** la délibération de la commission permanente n° CP2021-419 du 19 novembre 2021 du conseil régional approuvant la convention de financement relative au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), à la concertation, au Schéma de Principe (SDP) et l'enquête publique du pôle d'échanges multimodal Le Bourget Drancy.

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

**Vu** la délibération n° CR 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 n° ..... du \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du conseil départemental n° ..... du \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du conseil communautaire n° ..... du \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ approuvant la présente convention ;

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

## **0. Préambule**

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

### **0.1. Objectifs du Projet**

Les principaux objectifs du pôle d'échange multimodal Le Bourget-Drancy sont les suivants :

- Rendre lisible le pôle d'échanges multimodal depuis Drancy ;
- Faciliter l'intermodalité tous modes sur ce site qui à terme comprendra 3 gares ;
- Rééquilibrer l'accès aux transports en commun, qui aujourd'hui est privilégié au nord, côté Le Bourget ;
- Désenclaver le triangle ferroviaire, et le rendre accessible à tous, y compris PMR, grâce à une nouvelle passerelle de franchissement des voies ferrées prolongée, réalisée pour accueillir en toute sécurité les flux des missions partielles en terminus du RER B et un nouvel accès viaire ;
- Créer un parking de rabattement (P+R) d'environ 300 places ;
- Faciliter les trajets à vélo ;
- Organiser un pôle bus côté Drancy, qui libérera de la place sur le parvis Nord côté Le Bourget et améliorera le confort des usagers de cette gare routière nord ;
- Créer 700 places de stationnement pour les vélos, avec du libre accès et des consignes (60% des besoins identifiés sur l'ensemble du site, les 40% autres seront installés au Bourget) ;
- Réorganiser si possible la gare routière au nord, côté Le Bourget pour faciliter les échanges piétons liés à la mise en service du terminus partiel du RER B dès 2023, si nécessaire.

### **0.2. Historique**

Une étude de pôle a été menée entre 2016 et 2018 sur la gare du Bourget en lien avec l'arrivée de la ligne 16, dans le cadre du Grand Paris Express (convention tripartite, signée par la SGP, la SPL Le Bourget-Grand Paris et IDFM, pour un montant de 100K€). Cette étude de pôle, pilotée par la SPL Le Bourget-Grand Paris, a permis d'établir un schéma cible en septembre 2018 distinguant deux phases d'aménagement :

- une première phase correspondant à la mise en service de la gare du Grand Paris Express portant sur l'aménagement du parvis de la future gare, la requalification de la RD932, la construction d'un parc de stationnement côté Drancy et la requalification de la rue de la Station à Drancy
- une seconde phase d'aménagement à mettre en service à plus long terme portant sur la création d'une gare routière, du creusement d'une trémie sous les voies ferroviaire permettant de connecter cette dernière à la rue de la Station et la création d'un passage souterrain depuis la nouvelle gare du T11.

Le comité de pôle n'a pas permis de trouver un consensus sur le schéma cible d'aménagement. Elle a donc été arrêtée fin 2018.

En 2019, la Ville de Drancy a missionné le groupement Artelia/LABA pour une étude sur la valorisation du triangle ferroviaire au sud des voies. Cette étude préconise notamment la réalisation d'un ouvrage sous les voies de fret pour désenclaver l'îlot, un parc-relais en ouvrage et une gare routière, souterrains, au sein du triangle ferroviaire avec des coûts importants.

En 2021, une première convention de financement relative au DOCP, à la concertation préalable, au SDP et l'enquête publique a permis de confier à IDFM, garant de la cohérence d'ensemble dans le cadre de la gouvernance des pôles CPER, la mission de piloter et coordonner ces études.

Le DOCP a été approuvé en conseil d'administration d'IDFM le 7 décembre 2022. La concertation a été menée du 23 janvier au 27 février 2023.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Le Projet est inscrit au volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027 au titre des pôles majeurs.

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet de pôle comprend trois grands équipements :

- un parking-relais (PR) de 300 places, dont le financement par IDFM peut aller jusqu'à 70% du montant de l'opération, avec un plafonnement à 11 000 par place ; Il est proposé que cet équipement soit réversible ;
- le prolongement de la passerelle SNCF jusqu'à Drancy, dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la SNCF ;
- un ouvrage-cadre sous les voies de fret.

Ces trois équipements pourraient être portés par quatre maîtres d'ouvrage :

- **le PR de 300 places** par l'EPT Paris Terres d'Envol ou la Ville de Drancy ;
- **l'aménagement des voiries communales qui bordent le pôle** : rue de la Station, rue des Cheminots avec traitement des espaces publics et des accès aux bâtiments existants (murs de soutènement) par la Ville de Drancy ;
- **le prolongement de la passerelle SNCF jusqu'à Drancy**, ainsi que l'espace public compris entre la nouvelle voirie et la limite SNCF (périmètre à déterminer avec la ville de Drancy ou l'EPT) par SNCF Gares et Connexions ;
- **la réalisation du Pont-Rail (PRA) sous les voies de fret**, ainsi que tous les murs de soutènement nécessaires le long de ses emprises (rue de la Station notamment) par SNCF Réseau.

Le projet de pôle comprend aussi des aménagements connexes :

- en plus de la nouvelle voirie communale entre la place de la Grande ceinture et la rue de la station, dans le prolongement de la rue des Cheminots, le traitement de l'alternat sous le pont de la Grande ceinture en lien avec le P+R ;
- la réalisation de pistes cyclables tout autour du pôle ;
- l'ouverture sur la rue de station du passage souterrain piéton (PASO) SNCF existant, offrant un accès PMR ;
- le réaménagement de la gare routière côté Le Bourget : achèvement du pôle au nord.

#### **0.5. Rappel des conventions de financement antérieures**

Convention	État	Région	Paris Terres d'Envol	Total € HT courants	Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France
DOCP, SDP et enquête publique	198 000	462 000	220 000	880 000	CP2021-419 du 19 novembre 2021
	22,5%	52,5%	25%	100%	

Il est convenu ce qui suit :

## 1. Définitions

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

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

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

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

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des Études complémentaires au schéma de principe du pôle d'échanges multimodal Le Bourget – Drancy ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Études dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties

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

**« Pôle d'échanges multimodal Le Bourget – Drancy – Etudes complémentaires au schéma de principe »**

### 2.1. Périmètre de la convention

La convention porte sur deux nouvelles études à programmer absolument nécessaires pour finaliser le schéma de principe, qui doit présenter un bilan socio-économique basé sur un chiffrage global du projet :

- concernant le prolongement de la passerelle au-dessus du RER B (étude de niveau AVP) : compléments topographiques (relevé topographique en 3D) et précisions géotechniques (étude géotechnique niveau G2) en plus de l'approfondissement de l'hypothèse proposée en schéma de principe et de son coût (SNCF Gares et Connexions) ;

- concernant la position du PRA (étude de niveau APS) : elle est à préciser en fonction des contraintes du site sur la nature des supports caténaux côté fret et des caniveaux techniques qui bordent la parcelle, ainsi que son coût ( SNCF Réseau).

## **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études du périmètre conventionnel dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la convention.

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

## **3. Rôles et engagements des parties**

### **3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

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

IDFM est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2.1 de la présente convention.

#### **3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

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

- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement du projet est assuré au titre du volet mobilité 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- IDFM ;
- l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol.

#### **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. Modalités de financement et de paiement**

### **4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 231 000 € HT.

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus.

### **4.2. Coûts détaillés**

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

<b>Pôle d'échanges multimodal Le Bourget Drancy – Convention de financement des études complémentaires au schéma de principe</b>		
<b>Bénéficiaire</b>	<b>Poste de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT</b>
<b>IDFM</b>	Etude du prolongement de la passerelle RER B	161 000 €
	Etudes du PRA	70 000 €
<b>TOTAL</b>		<b>231 000 €</b>

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

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

#### **4.3. Plan de financement**

Le plan de financement est établi en euros courants.

<b>Pôle d'échanges multimodal Le Bourget Drancy – Convention de financement des études complémentaires au schéma de principe</b>					
<b>231 000 € HT</b>					
<b>Clés de financement</b>					
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>IDFM</b>	<b>Paris Terres d'Envol</b>	<b>Total</b>
<b>IDFM</b>	34 650 €	80 850 €	57 750 €	57 750 €	231 000 €
	15 %	35 %	25 %	25%	100 %

#### **4.4. Modalités de paiement**

##### **4.4.1. Echancier des appels de fonds**

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 7. En l'absence de la

transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

#### 4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

##### *4.4.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région :*

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

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

##### *4.4.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'État :*

La demande de versement d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2. daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

##### *4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès d'IDFM :*

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'Opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention d'Île-de-France Mobilités devient caduque.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du Directeur Général d'Île-de-France Mobilités, si le Bénéficiaire justifie, avant l'expiration du délai initial, que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai éventuellement prorogé, la subvention d'équipement est désengagée et annulée.

#### *4.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de Paris Terres d'Envol*

- L'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- L'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquiescement et le montant des factures acquittées ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement en euros courants (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le Directeur d'opérations ou le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;

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

#### *4.4.2.5. Plafonnement des acomptes*

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

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au 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.

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

#### 4.4.3. Versement du solde

##### 4.4.3.1. *Demande de versement du solde auprès de la Région :*

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - o le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - o le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - o le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.  
Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - o Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2.

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

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

Les demandes de solde adressées à la Région Ile-de-France devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Ile-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

##### 4.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'État

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

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

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

#### 4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès d'IDFM

Le règlement du solde est subordonné à la production de l'état récapitulatif des dépenses acquittées visé par le responsable financier du Bénéficiaire ou toute autre personne dûment habilitée, précisant le détail par facture (numéro de facture, nom du prestataire/fournisseur, objet, montant HT et date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Opération.

Si le coût définitif de l'Opération est inférieur au coût prévisionnel des travaux éligible au financement d'Île-de-France Mobilités, la subvention accordée par Île-de-France Mobilités est ajustée à hauteur de son prorata de cofinancement de l'Opération et, selon le cas :

- si le montant des paiements déjà effectués par Île-de-France Mobilités est inférieur au montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités réévalué sur la base du coût définitif éligible de l'Opération, le solde à verser par Île-de-France Mobilités au Bénéficiaire est réduit en conséquence ;
- dans le cas contraire, le Bénéficiaire devra reverser à Île-de-France Mobilités les sommes trop perçues dans un délai maximum de 45 jours sur la base de la détermination du coût définitif de l'Opération à compter de la réception de l'avis des sommes à payer d'Île-de-France Mobilités.

#### 4.4.3.4. Demande de versement du solde auprès de Paris Terres d'Envol

Après achèvement des études couvertes par la présente convention, le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire :

- de l'état récapitulatif des dépenses, incluant les frais de maîtrise d'ouvrage certifié par son comptable public,
- du relevé final des recettes réalisées ;
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2 ;
- du bilan physique et financier de l'Opération.

Chacun de ces documents est signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire. Sur la base de ces documents, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

#### 4.4.4. Paiement

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

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

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- IDFM sur le compte ouvert au nom IDFM, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
FR76	75000	00001005079	72
IBAN	FR76 1007 1750 0000 0010 0507 972		
BIC	TRPUFRP1		

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements
Paris Terres d'Envol	BP 10018 93601 Aulnay-sous-Bois cedex	Direction des finances <a href="mailto:audrey.khelifi@paristde.fr">audrey.khelifi@paristde.fr</a>

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>.

Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 à l'adresse suivante :

« [CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr](mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations

obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
- le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
- le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

## **4.5. Caducité des subventions**

### **4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

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

### **4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement**

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

### **4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État**

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

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

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

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

### **4.5.4. Caducité des subventions d'Île-de-France Mobilités**

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de fin des travaux, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'Opération.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

#### 4.5.5. Caducité pour Paris Terres d'Envol

Le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de fin des travaux, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'Opération.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

#### **4.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

Chaque bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

### **5. Gestion des écarts**

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les Financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, ou en cas de désaccord des financeurs, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

### **6. Modalités de contrôle**

#### **6.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

## **6.3. Intervention d'experts**

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

## **7. Organisation et suivi de la convention**

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

### **7.1. Le comité de pilotage**

Placé 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 le Projet, représentées par leurs élus.

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 le maître d'ouvrage.

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

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 2 de la convention et du calendrier, et les éventuels besoins d'études complémentaires à ce stade ;

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.3. Le comité technique**

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.4. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

## **8. Diffusion des études et propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

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

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les 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 du Projet.

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

Le maître d'ouvrage remet à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données. A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

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

## **9. Confidentialité**

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique listées ci-après sont qualifiées de confidentielles :

- tout document, prototype, spécification technique ou plan, savoir-faire ;
- tout matériel décrivant ou faisant référence aux affaires, aux politiques ou aux procédures de l'une des Parties ;
- toute formule, stratégie, méthode ou processus développé par une des Parties.

Le maître d'ouvrage et les financeurs s'engagent à ce que, jusqu'à la mise en service du projet et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles reçues 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 du projet ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit du maître d'ouvrage concerné.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits et interventions d'expert prévues dans la présente convention.

Enfin, les financeurs et le(s) maître(s) d'ouvrage ne sont pas soumis à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, ils devront informer le maître d'ouvrage concerné de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

## **10. Dispositions générales**

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

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

## **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 6 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

#### **10.5. Date d'éligibilité des dépenses**

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Paris Terres d'Envol,**

**Bruno BESCHIZZA**

Président de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour IDFM,**

**Laurent PROBST**  
Directeur général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

	2024	2025
<b>Etat</b>	0 €	34 650 €
<b>Région Île-de-France</b>	0 €	80 850 €
<b>Paris Terres d'Envol</b>	0 €	57 750 €

## Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

