

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS.....	3
PROJET DE DÉLIBÉRATION.....	5
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION.....	8
Annexe 1 : Fiches projet.....	9
Annexe 2 : EOLE Protocole relais 5.....	22
Annexe 3 : EOLE convention d'exécution du protocole relais n°5.....	44
Annexe 4 : EOLE convention de financement REA 7.....	74
Annexe 5 : Programme d'études pour la hiérarchisation des projets de métro inscrits au SDRIF- E – Convention études.....	118
Annexe 6 : T13 phase 2 convention de financement REA 2.....	145

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Exécutif poursuit la révolution dans les transports pour apporter des conditions de déplacement radicalement changées aux Franciliennes et aux Franciliens. Ainsi, la Région contribue à l'ambitieux programme de modernisation et d'adaptations des infrastructures. Ce rapport vous propose de participer à la réalisation des 5 opérations suivantes.

1. Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Protocole relais n° 5

Suite au rapport de surcoûts n°4 réalisé par la maîtrise d'ouvrage SNCF, un accord a été trouvé afin de permettre la poursuite des travaux d'EOLE. Le protocole relais n°5 s'élève à 150 000 000 € constants (CE 01/2012), soit 200 000 000 € courants. Il est sans incidence financière pour la Région.

2. Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention d'exécution du protocole relais n° 5

Cette convention porte sur la poursuite des travaux de réalisation du prolongement d'EOLE. Elle s'inscrit dans le cadre du protocole relais n°5 relatif aux engagements financiers des parties. Elle est sans incidence financière pour la Région.

3. Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement REA 7

Cette convention prévoit une participation de la Région de **6 540 000 €** pour la poursuite des travaux de réalisation du prolongement du RER E à l'ouest (EOLE). Elle s'inscrit dans le cadre du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet, voté par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016.

4. Programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E – Convention études

Cette convention prévoit une participation de la Région de **4 226 644 €**. Suite à l'approbation du SDRIF-E le 11 septembre 2024, il est proposé d'étudier la faisabilité de nouvelles lignes ou de nouveaux prolongements de métro, en particulier pour la desserte des territoires peu ou mal desservis aujourd'hui en petite et grande couronne.

5. T13 phase 2 - convention REA n°2

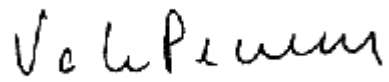
Cette convention a pour but de financer la deuxième tranche des travaux nécessaires au projet du T13 phase 2 pour un montant de **30 598 431,71 €**, en déclinaison du protocole T13 phase 2 approuvé en commission permanente du 27 septembre 2024.

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 5 subventions en investissement à hauteur de **41 365 075,71 €**.

Ces opérations relèvent de la politique régionale d'amélioration des transports conduite dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 approuvé par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pécresse', written in a cursive style.

VALÉRIE PÉCRESSÉ

PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 19 JUIN 2025

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

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

VU la délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 approuvant le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet de RER E EOLE à l'Ouest ;

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

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

VU la délibération n° CP 2024-140 du 30 mai 2024 du conseil régional d'Île-de-France approuvant le protocole relais EOLE n°4 d'exécution du protocole-cadre EOLE relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet,

VU la délibération n° 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° CP 2024-224 du 27 septembre 2024 du conseil régional d'Île-de-France approuvant le protocole « T13 phase 2 » et la convention « T13 phase 2 REA 1 et acquisitions foncières » ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour l'année 2025 ;

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 2025-123 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Approuve le protocole relais n°5 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers nécessaires à la poursuite du projet EOLE à l'ouest, joint en annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente à le signer.

Article 2 :

Approuve la convention de financement du projet « Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention d'exécution du protocole relais n°5 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet » jointe en annexe 3 et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement REA 7 » nécessaire à la poursuite du projet détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **6 540 000 €**.

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

Affecte deux autorisations de programme de projet d'un montant total de **6 540 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7103 « Prolongement de EOLE à l'ouest »,
- Opération 710301 « Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « Programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **4 226 644 €**.

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 de **4 226 644 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-009 « Métro », action 582009017 « Métro » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7108 « Nouveaux prolongements de lignes de métro »,
- Opération 710815 « Métro : Etudes prolongements de métro (CPER)

Article 5 :

Décide de participer au financement du projet « Tram T13 Phase 2 – convention REA 2 » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions pour un montant maximum prévisionnel de **30 598 431,71€**.

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

Affecte deux autorisations de programme de projet d'un montant total de **30 598 431,71 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

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

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7106 « Nouveaux prolongements de lignes »,
- Opération 710606 « T13 au Nord à Achères (phase 2) ».

Article 6 :

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter de la date prévisionnelle de démarrage indiquée dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la délibération, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe à la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement.

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 : Fiches projet

**DOSSIER N° 25000353 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement
REA 7 solde (SNCF Voyageurs)**

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

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

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	9 090 000,00 € HT	58,86 %	5 350 000,00 €
	Montant total de la subvention		5 350 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF VOYAGEURS SA

Adresse administrative : 4 RUE ANDRE CAMPRA
93200 SAINT-DENIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Christophe FANICHET, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour le financement de la poursuite du prolongement du RER E à l'ouest - EOLE

Dates prévisionnelles : 12 juillet 2016 - 31 décembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par délibération n°CR 98-16 du 7 juillet 2016.

La convention de financement n°1 de la phase réalisation a été votée en Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris le 13 novembre 2015 (n°CS 2015-26).

Les conventions de financement n° 2 à 6 encadrent les phases antérieures de réalisation de l'opération.

La convention porte sur la poursuite des études et travaux. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des dépenses à partir de la date d'approbation de la convention de financement REA n° 2 soit le 12 juillet 2016 (n° CP 16-371).

Description :

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

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

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Hausmann Saint-Lazare et Nanterre,

- le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la-Jolie,
- la création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie,
- un nouveau système d'exploitation NExTEO (hors champ des 3 740,94 millions d'euros CE 2012 pour la partie bord),
- un nouveau matériel roulant (hors champ des 3 740,94 millions d'euros CE 2012), participant à la performance du projet.

Calendrier de mise en service :

- 2024 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;
- 2029 : mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Le coût d'objectif du projet est de 3 740,94 M€ (CE 01/2012).

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le financement des travaux du prolongement du RER E à l'Ouest – EOLE fait l'objet d'un protocole-cadre de financement couvrant la période 2016-2026. Les travaux couverts par la convention sont financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et du fonds relais "CPER mobilités" par l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et SNCF Réseau.

Le montant de la subvention est arrêté dans le protocole-cadre de financement (approuvé par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016) et ne peut être modifié sans l'accord de tous les financeurs et des maîtres d'ouvrage.

La présente subvention solde le protocole cadre et tient compte de la participation mise en place dans le cadre de la convention REA 7 partielle anticipée de la CP n°2023-371 du 17 novembre 2023.

Le montant total de la convention est de 17,91 M€, repartit entre SNCF Réseau pour 8,82 M€ et 9,09 M€ pour SNCF Voyageurs. Cette subvention concerne SNCF Voyageurs dont la répartition des financements est la suivante :

- l'Etat : 34,76%
- la Région Île-de-France : 58,86%
- la SGP : 4,73%
- le département des Yvelines : 0,99%
- le département des Hauts-de-Seine : 0,66%.

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Prolongement de EOLE à l'ouest

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOE	181 800,00	2,00%
MOA	181 800,00	2,00%
Travaux	8 726 400,00	96,00%
Total	9 090 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	3 160 000,00	34,76%
Région Ile-de-France (sollicitée)	5 350 000,00	58,86%
SGP (en cours d'attribution)	430 000,00	4,73%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	90 000,00	0,99%
Département des Hauts-de-Seine (en cours d'attribution)	60 000,00	0,66%
Total	9 090 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25000350 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Convention de financement REA 2 (SNCF Réseau)

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

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

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 787 788,34 € HT	61,78 %	6 664 858,97 €
	Montant total de la subvention		6 664 858,97 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

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

Dates prévisionnelles : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du projet T13 phase 2 est couverte par un protocole de financement approuvé par la commission permanente du conseil régional du 27 septembre 2024 (CP 2024-224). La convention relative au financement des travaux n°1 a été votée à la même commission permanente.

La convention porte sur la poursuite des travaux dont le financement a commencé avec la convention approuvée par délibération n° CP2024-224. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses à partir la date d'approbation de cette convention soit le 27 septembre 2024.

Description :

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

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

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

Détail du calcul de la subvention :

La convention de financement REA 2 est financée au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant global de la convention (hors bus de substitution) s'élève à 59 631 814.34 € courants, dont 10 787 788.34 € pour SNCF Réseau répartis entre :

- L'Etat : 0.39%
- La Région Ile-de-France : 61.78%
- Le Département des Yvelines: 37.83%

Le financement des bus de substitution est assuré à 100 % par l'Etat pour un montant de 2 813 964.66 €.

Localisation géographique :

 YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOE	215 755,77	2,00%
MOA	215 755,77	2,00%
Travaux	10 356 276,80	96,00%
Total	10 787 788,34	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	42 403,47	0,39%
Région Île-de-France (sollicitée)	6 664 858,97	61,78%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	4 080 525,90	37,83%
Total	10 787 788,34	100,00%

**DOSSIER N° 25001222 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement
REA 7 solde (SNCF Réseau)**

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

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

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	8 820 000,00 € HT	13,49 %	1 190 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 190 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour le financement de la poursuite du prolongement du RER E à l'ouest - EOLE

Dates prévisionnelles : 12 juillet 2016 - 31 décembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par délibération n°CR 98-16 du 7 juillet 2016.

La convention de financement n°1 de la phase réalisation a été votée en Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris le 13 novembre 2015 (n°CS 2015-26).

Les conventions de financement n° 2 à 6 encadrent les phases antérieures de réalisation de l'opération.

La présente convention porte sur la poursuite des études et travaux. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des dépenses à partir de la date d'approbation de la convention de financement REA n° 2 soit le 12 juillet 2016 (n° CP 16-371).

Description :

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

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

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Hausmann Saint-Lazare et Nanterre,

- le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la-Jolie,
- la création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie,
- un nouveau système d'exploitation NExTEO (hors champ des 3 740,94 millions d'euros CE 2012 pour la partie bord),
- un nouveau matériel roulant (hors champ des 3 740,94 millions d'euros CE 2012), participant à la performance du projet.

Calendrier de mise en service :

- 2024 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;
- 2029 : mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Le coût d'objectif du projet est de 3 740,94 M€ (CE 01/2012).

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le financement des travaux du prolongement du RER E à l'Ouest – EOLE fait l'objet d'un protocole-cadre de financement couvrant la période 2016-2026. Les travaux couverts par la convention sont financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et du fonds relais "CPER mobilités" par l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et SNCF Réseau.

Le montant de la subvention est arrêté dans le protocole-cadre de financement (approuvé par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016) et ne peut être modifié sans l'accord de tous les financeurs et des maîtres d'ouvrage.

La présente subvention solde le protocole cadre et tient compte de la participation mise en place dans le cadre de la convention REA 7 partielle anticipée de la CP n°2023-371 du 17 novembre 2023.

Le montant total de la convention est de 17,91 M€, repartit entre SNCF Réseau pour 8,82 M€ et 9,09 M€ pour SNCF Voyageurs. Cette subvention concerne SNCF Réseau dont la répartition des financements est la suivante :

- l'Etat : 25,40%
- la Région Île-de-France : 13,49%
- la SGP : 45,35%
- le département des Yvelines : 8,96%
- le département des Hauts-de-Seine : 6,8%.

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Prolongement de EOLE à l'ouest

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOE	176 400,00	2,00%
MOA	176 400,00	2,00%
Travaux	8 467 200,00	96,00%
Total	8 820 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	2 240 000,00	25,40%
Région Ile-de-France (sollicitée)	1 190 000,00	13,49%
SGP (en cours d'attribution)	4 000 000,00	45,35%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	790 000,00	8,96%
Département des Hauts-de-Seine (en cours d'attribution)	600 000,00	6,80%
Total	8 820 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25000351 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Convention de financement REA 2 (IDFM)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-582007-200

Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	48 844 026,00 € HT	49,00 %	23 933 572,74 €
	Montant total de la subvention		23 933 572,74 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

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

Dates prévisionnelles : 27 septembre 2024 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du projet T13 phase 2 est couverte par un protocole de financement approuvé par la commission permanente du conseil régional du 27 septembre 2024 (CP 2024-224). La convention relative au financement des travaux n°1 a été votée à la même commission permanente.

La convention porte sur la poursuite des travaux dont le financement a commencé avec la convention approuvée par délibération n° CP2024-224. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses à partir la date d'approbation de cette convention soit le 27 septembre 2024.

Description :

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

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

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

Détail du calcul de la subvention :

La convention de financement REA 2 est financée au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant global (hors frais de bus de substitution) de la convention s'élève à 59 631 814.34 € courants, dont 48 844 026 € pour IDFM répartis entre :

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

Le financement des bus de substitution est assuré à 100 % par l'Etat pour un montant de 2 813 964.66 €.

Localisation géographique :

 YVELINES

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOE	976 880,52	2,00%
MOA	976 880,52	2,00%
Travaux	46 890 264,96	96,00%
Total	48 844 026,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	10 257 245,46	21,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	23 933 572,74	49,00%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	14 653 207,80	30,00%
Total	48 844 026,00	100,00%

DOSSIER N° 25000581 - PROGRAMME D'ETUDES DES PROJETS DE METRO INSCRITS AU SDRIF-E (ILE-DE-FRANCE MOBILITES)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041783-582009-200

Action : 582009017- Métro

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 038 063,00 € HT	70,00 %	4 226 644,00 €
Montant total de la subvention			4 226 644,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention études pour établir un programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E

Dates prévisionnelles : 19 juin 2025 - 19 juin 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) adopté par le conseil régional d'Île-de-France le 11 septembre 2024 prévoit de poursuivre le déploiement des transports en commun structurants et, en particulier, de compléter le réseau déjà fortement renforcé avec le Grand Paris Express par des prolongements ou des créations de nouvelles lignes de métro.

Le volet "mobilités" du CPER Etat-Région 2021-2027, approuvé le 26 septembre 2024, prévoit le financement d'études de prolongement de lignes de métro et comporte à cet effet une liste des projets à étudier, sans préjuger des conclusions de ces études quant aux besoins associés ou à leur faisabilité.

Au-delà des tronçons prévus dans le cadre du Grand Paris Express, de nouvelles lignes ou de nouveaux prolongements de métro pourraient être examinés et faire l'objet d'études, en particulier pour la desserte des territoires peu ou mal desservis aujourd'hui en grande couronne.

L'ensemble de ces études doit permettre à leur terme, de hiérarchiser les projets en termes d'opportunité et de faisabilité et d'aboutir à une analyse multicritères :

- Les projets les plus opportuns, qui pourraient être retenus pour un approfondissement d'études (niveau

Dossier d'urgence ou Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales dit DOCP) dans le cadre du prochain CPER ;

- Les projets dont l'opportunité doit s'envisager à plus long terme et pour lesquels un approfondissement est à prévoir dans cette temporalité ;
- Les projets qui présentent une faisabilité technique trop complexe et coûteuse et/ou une opportunité socio-économique trop faible pour envisager une poursuite d'études.

Détail du calcul de la subvention :

Ce programme d'études est financé au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant des études, objet de la présente fiche, s'élève à 6 038 063 € courants. Ce montant est pris en charge comme suit :

- Etat : 30 %
- Région : 70 %

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Nouveaux prolongements de lignes de métro/

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Programme d'études	6 038 063,00	100,00%
Total	6 038 063,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	4 226 644,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	1 811 419,00	30,00%
Total	6 038 063,00	100,00%

Annexe 2 : EOLE Protocole relais 5

2025

PROLONGEMENT DU RER E EOLE À L'OUEST

Protocole relais n°5 d'exécution du protocole-cadre
relatif aux engagements financiers et aux conventions
nécessaires à la poursuite du projet

25FER010
2025CONV242



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
PREAMBULE	6
ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE RELAIS N°5	9
ARTICLE 2. MONTANT DU PROTOCOLE RELAIS N°5 ET PRINCIPES DE FINANCEMENT	9
2.1 Montant du protocole relais n°5	9
2.2 Principes de financement retenus au protocole relais n°5	10
2.3. Modalités de mobilisation des financements	10
ARTICLE 3. MODALITES D'ACTUALISATION	10
ARTICLE 4. GESTION DES ÉCARTS	11
ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE RELAIS N°5	11
ARTICLE 6. DATE D'EFFET ET DURÉE DU PROTOCOLE RELAIS N°5	11

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme (SA), dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL Président-directeur général, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, 93200 SAINT-DENIS, et représenté par Monsieur Alain RIBAT en qualité de Directeur Transilien, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné par « **les Maîtres d'ouvrage** ».

En troisième lieu,

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

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

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

VISAS

Vu le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n°CP2024-140 du conseil régional du 30 mai 2024 approuvant le protocole relais 4 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu Le protocole-relais n°4 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 18 juin 2024 pour un montant de 297 M€ CE 2012.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

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

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

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

Le Projet concourt à deux objectifs principaux :

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

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

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

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

Le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 prévoit également l'inscription de financements pour la poursuite du prolongement du RER E à l'Ouest.

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

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

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

1) Desserte/exploitation

Trois objectifs ont été clairement déterminés :

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

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

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

2) Nouveau Système d'Exploitation : NExTEO EOLE

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

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

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

3) Infrastructures

Les infrastructures recouvrent trois postes principaux :

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

4) Surcoûts

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le protocole-relais n°1 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 février 2021 pour un montant de 182 M€_{CE 2012}
- Le protocole-relais n°2 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 pour un montant de 471,2 M€_{CE 2012},
- Le protocole-relais n°3 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 20 avril 2023 pour un montant de 418,9 M€_{CE 2012}.
- Le protocole-relais n°4 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 18 juin 2024 pour un montant de 297 M€_{CE 2012}.

Par ailleurs une convention à hauteur de 43,3 M€_{CE 2012} a été engagée en 2022 aux clés de l'opération du Tramway T3 en vertu des expertises qui ont démontré l'impact de ce chantier sur les coûts du prolongement EOLE. Enfin a été acté en 2021 le principe d'une participation de SNCF Réseau à hauteur de 135,5 M€_{CE 2012} ; Ces deux montants, ajoutés aux quatre protocoles relais sus-mentionnés ainsi qu'aux 3 740,94 M€_{CE 2012} (en tenant compte des 15M€ des mesures d'économie des maîtres d'ouvrage) financés au titre du protocole initial, amènent un total de financements engagés à hauteur de 5 288,9 M€_{CE 2012}.

La maîtrise d'ouvrage a présenté le rapport n°4 de présentation des maîtres d'ouvrage sur l'évolution du coût d'objectif du projet au titre de l'article 7.1 du protocole-cadre de financement le 17/01/2025, amenant une évaluation à terminaison des dépenses totales de l'opération à hauteur de 5 568 M€_{CE 2012} se décomposant en :

- 5 355 M€_{CE 2012} d'estimation à terminaison (incluant 113 M€_{CE 2012} de provision pour risques reconstituée) ;
- 213 M€_{CE 2012} considérés hors estimation à terminaison.

Par ailleurs la maîtrise d'ouvrage a précisé qu'elle avait besoin pour l'année 2025 d'une couverture de ses besoins d'engagements à hauteur d'un montant de 150 M€_{CE 2012}. C'est l'objet du présent protocole relais n°5, qui porte le cumul des financements apportés à 5 438,9 M€_{CE 2012}, montant qui reste inférieur aux montants documentés dans les rapports n° 1 à 4 successifs.

Il est précisé que l'Etat a apporté une partie des financements du prolongement EOLE dans le cadre du plan France Relance national lancé en septembre 2020, bénéficiant dans ce cadre d'un financement européen traduit dans le plan national de relance et de résilience (PNRR). 48 720 000 € ont ainsi été apportés sur le périmètre du protocole initial (REA6 anticipée et convention frais financiers engagées en 2022) et 95 473 224 € ont été apportés pour le financement des surcoûts (convention relais n°1 en 2021 et convention dite « T3

Ouest » en 2022). L'apport de ces fonds européens emporte des obligations traduites dans chaque convention d'application du présent protocole.

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE RELAIS N°5

L'objet du présent protocole relais n°5 est de définir, dans le cadre de l'exécution du protocole-cadre, les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières nécessaires pour assurer la poursuite sans retard du Projet de prolongement du RER E EOLE vers l'Ouest.

Le présent protocole fixe un montant de couverture financière supplémentaire venant s'ajouter à celle initialement apportée par les Financeurs par le biais du protocole-cadre approuvé en 2016 et à celle supplémentaire apportée par le biais des protocoles relais 1, 2, 3 et 4 approuvés respectivement en 2021, 2022, 2023 et 2024 afin de permettre aux maîtres d'ouvrage d'engager les marchés nécessaires à la poursuite du Projet. Cette couverture financière supplémentaire est consentie aux maîtres d'ouvrage pour leur permettre de faire face à leurs besoins pour assurer la poursuite du Projet mais ne préjuge pas de la répartition du financement de la charge finale des surcoûts du Projet.

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

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

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

Ce protocole se déclinera en une convention de financement qui précisera les conditions techniques, administratives et financières de versement du montant de couverture financière supplémentaire. En particulier cette convention précisera la répartition des montants à financer entre les trois entités SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions.

ARTICLE 2. MONTANT DU PROTOCOLE RELAIS N°5 ET PRINCIPES DE FINANCEMENT

2.1 Montant du protocole relais n°5

Le montant total du besoin s'élève à 150 000 000 € HT ^{CE01/2012}. Il devrait permettre, d'après les informations transmises par les maîtres d'ouvrage à ce jour, de couvrir les besoins d'engagements complémentaires (AE/AP) des trois maîtres d'ouvrage jusqu'en décembre 2025.

Dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, des priorités et des équilibres qui en découlent, l'Etat prend en charge les parts de la Région Île-de-France et de la Ville de Paris ce qui conduit à la répartition suivante :

Répartition selon le volet mobilités du CPER Transport 2021-2027

Financeurs	Clés	Montant en € constants CE 01/2012
État	88,4 %	132 600 000
CD92	5 %	7 500 000
CD78	6,6 %	9 900 000
TOTAL	100%	150 000 000

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

Financiers	Clés	Montant en € constants CE 01/2012
Etat	0 %	0
SGP	88,4 %	132 600 000
CD92	5 %	7 500 000
CD78	6,6 %	9 900 000
TOTAL	100%	150 000 000

2.2 Principes de financement retenus au protocole relais n°5

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

Les modalités de financement de ces surcoûts prévoiront que les clefs définitives s'appliqueront sur un périmètre global incluant rétroactivement le périmètre du protocole relais n°1 (182 M€_{CE01/2012}), du protocole relais n°2 (471,2 M€_{CE01/2012}), du protocole relais n°3 (418,9 M€_{CE01/2012}) et du protocole relais n° 4 (297 M€_{CE01/2012}) moyennant une prise en compte des participations définies dans les protocoles relais 1, 2, 3 et 4 et le présent protocole relais n°5 qui seraient alors déduites des participations globales ainsi définies.

2.3. Modalités de mobilisation des financements

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

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

Financiers	Clés	Montant en € courants prévi- sionnels
Etat	0	0
SGP	88.4%	176 800 000
CD92	5%	10 000 000
CD78	6,6%	13 200 000
TOTAL		200 000 000

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

ARTICLE 3. MODALITES D'ACTUALISATION

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

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

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

L'avenant au protocole cadre évoqué dans le présent protocole pourra préciser les modalités d'actualisation en prenant notamment en compte les indices réels constatés au cours de la réalisation du projet.

ARTICLE 4. GESTION DES ÉCARTS

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

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

SNCF Réseau s'engage à organiser annuellement, en présence de toutes les Parties, un point d'avancement financier du protocole relais n°5, le premier bilan étant effectué dans un délai de douze mois à compter de la notification du présent protocole relais n°5 dans les conditions figurant à l'article 6 du présent protocole.

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

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

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

ARTICLE 6. DATE D'EFFET ET DURÉE DU PROTOCOLE RELAIS N°5

Le présent protocole relais n°5 prend effet à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la ville de Paris
Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour Ile de France Mobilités
Laurent PROBST
Directeur Général

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Réseau
Matthieu CHABANEL
Président-directeur général

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Voyageurs,
Alain RIBAT
Directeur Transilien

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Gares & Connexions,
Marlène DOLVECK
Directrice Générale

Annexe 3 : EOLE convention d'exécution du protocole relais n°5

2025

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution du protocole relais n°5 relative au
financement complémentaire
nécessaire à la poursuite du projet

25FER010
2025CONV242S001



Financé par
l'Union européenne
NextGenerationEU

**Société
des Grands
Projets**

**Région
île de France**



Yvelines
Le Département

île de France 
mobilités

 **hauts-de-seine**
LE DÉPARTEMENT




PARIS

Table des matières

Visas :	5
Article 1. Objet de la convention de financement	9
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation	9
2.1. Le périmètre de la convention	9
2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation	9
Article 3. Rôle et engagements des Parties	10
3.1. L'Autorité organisatrice	10
3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE	10
3.3 Les financeurs	10
3.3.1. Identification	10
3.3.2. Engagements.....	10
3.3.3. Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement	11
Article 4. Modalités de financement et de paiement	12
4.1 Montant de la convention	12
4.2 Plan de financement.....	12
4.3. Régime de TVA.....	13
4.4. Modalités d'actualisation	1213
4.5. Modalités de versement des participations financières	13
4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des Maîtres d'ouvrage.....	13
4.5.2. Paiement pour chaque Maître d'ouvrage	15
4.6. Domiciliation	15
4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage	17
4.8. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental des Yvelines et du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine	18
Article 5. Modalités de contrôle	18
5.1. Exercé par les Financeurs.....	18
5.2. Exercé par IDFM.....	18
Article 6. Gestion des écarts.....	18
Article 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention	18
Article 8. Dispositions générales	18
8.1. Modification de la convention	18
8.2. Règlement des litiges.....	19

8.3. Résiliation de la convention	19
8.4. Date d'effet et durée de la convention.....	19
8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile	19

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Société des Grands Projets**, représentée par son Président du directoire en exercice, ci-après désignée « la SGP »,
- La **Région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n°de la commission permanente en date du,
- Le **Conseil Départemental des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du,
- Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du,
- **La Ville de Paris** représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° en date du,

Ci-après désignés par les « Financeurs ».

En deuxième lieu,

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

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

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau** (ci-après dénommée « SNCF Réseau »), Société Anonyme au capital social de 621.773.700 euros, immatriculée au RCS de Bobigny sous le numéro 412 280 737, dont le siège est situé au 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine Saint Denis, représentée par Matthieu CHABANEL Président-directeur général, dûment habilité à signer la présente convention.
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, 93200 SAINT-DENIS, et représentée par Monsieur Alain RIBAT en qualité de Directeur Transilien, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné par « les Maîtres d'ouvrage », « les Bénéficiaires »

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

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n°CP2024-140 du conseil régional du 30 mai 2024 approuvant le protocole relais 4 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE et la convention d'exécution du protocole relais 4 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet EOLE,

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 des Hauts de Seine, relative à l'approbation de la présente convention,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu le protocole-relais n°4 approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 18 juin 2024 pour un montant
de 297 M€ CE 2012.

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

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

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

La maîtrise d'ouvrage du Projet est portée par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les maîtres d'ouvrage exposent par conséquent qu'ils doivent demander aux Financeurs d'apporter des financements supplémentaires pour permettre la poursuite sans retard du Projet et en particulier pour signer les marchés à engager en 2025 conformément au planning du Projet.

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

- Protocole relais n°1 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 11 février 2021 pour un montant de 182 M€ (CE 2012) H.T.
- Protocole relais n°2 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 25 mai 2022 pour un montant de 471.2 M€ (CE 2012) H.T.
- Protocole relais n°3 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 20 avril 2023 pour un montant de 418.9 M€ (CE 2012) H.T.
- Protocole-relais n°4 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 18 juin 2024 pour un montant de 297 M€ CE 2012.

Le protocole relais n°5 d'un montant 150 M€ (CE 01/2012) H.T. est approuvé en même temps que la présente convention d'exécution.

Il est précisé que l'Etat a apporté une partie des financements du prolongement EOLE dans le cadre du plan France Relance national lancé en septembre 2020, bénéficiant dans ce cadre d'un financement européen traduit dans le plan national de relance et de résilience (PNRR). 48 720 000 € ont ainsi été apportés sur le périmètre du protocole initial (REA6 anticipée et convention frais financiers engagées en 2022) et 95 473 224 € ont été apportés pour le financement des surcoûts (convention relais n°1 en 2021 et convention dite « T3 Ouest » en 2022). L'apport de ces fonds européens emporte des obligations traduites dans la présente convention.

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

La présente convention de financement précise, conformément à l'article 2.3 du protocole relais n°5, les modalités de mobilisation des financements prévus par ce protocole pour l'Etat, la région Ile-de-France, le département des Hauts-de-Seine, le département des Yvelines, la Ville de Paris et la Société des grands projets.

Article 1. Objet de la convention de financement

La présente convention, conclue en application de l'article 2.3 du protocole relais n°5, a pour objectif de fixer les engagements réciproques des Parties pour :

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

La présente convention a pour objet :

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

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

« PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution du protocole relais n°5 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet »

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation

2.1. Le périmètre de la convention

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

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

Projet	SNCF Réseau	SNCF Voyageurs	SNCF Gares & Connexions
Section nouvelle			
Tunnel + Nanterre	30.57		
Section exploitée			
Mantes	44.14	11.99	0.5
Autre secteurs	18.29		1.9
Nexteo	58.00		
MOE	22.22	0.67	0.46
MOA	10.25	0.67	0.34
TOTAL	183.47	13.33	3.20

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale du bénéficiaire, allouée par la présente convention.

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

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

Article 3. Rôle et engagements des Parties

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE

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

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

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

3.3 Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de la présente convention est assuré, conformément aux stipulations de l'article 2.3 du protocole relais n°5, par :

- la SGP,
- le Département des Hauts-de-Seine ;
- le Département des Yvelines.

Pour rappel, dans le cadre des négociations du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, des priorités et des équilibres qui en découlent, l'État prend en charge les parts de la Région Île-de-France et de la Ville de Paris (Article 2.1. du protocole-relais n°5).

3.3.2. Engagements

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

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à la réalisation des études et travaux décrits à l'article 2.1 et au respect du calendrier décrit à l'article 2.2.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à afficher la participation financière de l'UE et faire figurer le logo de l'UE dans les documents contractuels, notamment les marchés publics à venir, ainsi que dans les documents de communication.

3.3.3. Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement

L'État et la Région attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les maîtres d'ouvrage de l'Opération dans la conduite du présent projet, à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Une attention particulière est portée :

- aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux travaux et à l'installation des chantiers, en fixant des objectifs "minimaux" de performance à atteindre, et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire ;
- à la réduction de l'exposition des riverains, des personnels de chantier et des usagers de la gare, aux nuisances générées par les chantiers. Les maîtres d'ouvrage veillent à encadrer l'élaboration et la mise en œuvre de l'Opération par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation ;
- à la prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment le schéma régional de cohérence écologique ;
- aux mesures que les maîtres d'ouvrage prévoient ou mettent en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Ils précisent les mesures environnementales intégrées ou prévues dans le cadre des études de conception du projet, de l'élaboration et de la conclusion des marchés de travaux, et de leur réalisation. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : bilan carbone intégré aux études de niveau PRO, utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.) ;
- à l'utilisation d'éco-matériaux, au réemploi sur site et à la valorisation des déblais et déchets (recours à l'utilisation de matériaux biosourcés, recherche d'économies d'énergie, utilisation d'énergies renouvelables...) ;
- à la réduction des déchets et à l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire qui est une priorité francilienne et qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, selon les recommandations du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

Pour les projets ferroviaires du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le rapport environnemental préconise, en matière d'énergie, de privilégier les sources d'électricité bas-carbone pour l'électrification des lignes. Il rappelle aussi que la mise en œuvre du contrat de plan se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France,
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Montant de la convention

Le montant des contributions accordées par les Financeurs pour les travaux dans le cadre de la présente convention est de **150 000 000 € aux conditions économiques de janvier 2012, soit 200 000 000 € courants.**

4.2 Plan de financement

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

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE Convention d'exécution du protocole relais n°5 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet Montant en euros constants 2012 HT et %					
MOA	État	SGP	CD 92	CD 78	TOTAL
%	0	88.4%	5%	6,6%	100%
SNCF Réseau	0	121 638 400	6 880 000	9 081 600	137 600 000
SNCF Voyageurs	0	8 840 000	500 000	660 000	10 000 000
SNCF Gares & Connexions	0	2 121 600	120 000	158 400	2 400 000
TOTAL	0	132 600 000	7 500 000	9 900 000	150 000 000

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE Convention d'exécution du protocole relais n°5 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet Montant en euros courants HT et %					
MOA	État (*)	SGP	CD 92	CD 78	TOTAL
%	0	88.4%	5%	6,6%	100%
SNCF Réseau	0	162 214 000	9 175 000	12 111 000	183 500 000
SNCF Voyageurs	0	11 757 200	665 000	877 800	13 330 000
SNCF Gares & Connexions	0	2 828 800	160 000	211 200	3 200 000
TOTAL	0	176 800 000	10 000 000	13 200 000	200 000 000

(*) L'Etat et la SGP sont convenus que la part du financement de l'Opération attendue de l'Etat serait portée par la SGP, dans la limite des financements détaillés au présent article.

Pour rappel et conformément à l'article 2.2 du protocole relais n°5, il est convenu que les clefs de financement indiquées à l'article 4.2 ne préjugent pas des clefs de financement de la charge finale des surcoûts du Projet qui seront déterminées au terme de l'application de l'article 7 du protocole-cadre et qui devraient donc donner lieu à la conclusion d'un avenant au protocole-cadre conformément aux stipulations de l'article 7.3 du protocole-cadre.

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

Les parties attestent du bon respect des dispositions de l'article 22 du règlement européen 2021/241 en matière d'interdiction de double financement.

4.3. Régime de TVA

Les appels de fonds seront réalisés hors TVA.

4.4. Modalités d'actualisation

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

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

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

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

4.5. Modalités de versement des participations financières

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

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

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

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

La demande de versement des acomptes comprendra :

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'opération et de la présente convention), daté et signé par le directeur financier ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.2 de la convention ;

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

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

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants,
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage, en euro constants et courants justifiant la demande d'acompte et précisant à minima la date de mandatement, le prestataire et la nature des dépenses,
- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention,

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

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

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

Chaque Maître d'ouvrage procède auprès de la SGP aux appels de fonds comprenant :

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

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

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 80% du besoin de financement en euros constants défini à l'article 4.2 avant solde, sauf accord express de la SGP.

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

D- Versement du solde :

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

Le versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.5.1, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, notamment le montant total des acomptes versés pour le financeur appelé, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

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

4.5.2. Paiement pour chaque Maître d'ouvrage

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

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

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

4.6. Domiciliation

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

SNCF Réseau :

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

SNCF Voyageurs :

Identification Internationale (IBAN)	Identification internationale de la Banque (BIC)
IBAN FR76 3000 4013 2800 0139 0495 504	BNPAFRPPXXX

SNCF Gares et Connexions

**BNP PARIBAS**

Relevé d'Identité Bancaire / IBAN

Ce relevé est destiné à vos créanciers ou débiteurs appelés à faire inscrire des opérations à votre compte (virement, paiements de quittances, etc.).
Son utilisation vous garantit le bon enregistrement des opérations en cause et vous évite ainsi des réclamations pour erreurs ou retards d'imputation.

SNCF GARES ET CONNEXIONS RHT
16 AVENUE D'IVRY
75013 PARIS

Compte en EUR (EURO)

IBAN⁽¹⁾ : FR76 3000 4013 2800 0139 0369 404BIC⁽²⁾ : BNPAFRPPXXXRIB⁽³⁾ :

Code banque	Code agence	Numéro de compte	Clé RIB	Agence de domiciliation
30004	01328	00013903694	04	LA DEFENSE ENT (01328)

⁽¹⁾ International Bank Account Number⁽²⁾ Bank Identifier Code⁽³⁾ Relevé d'Identité Bancaire

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Sociétés des Grands Projets	2-4 Mail de la petite Espagne CS10011 – 93212 La Plaine Saint-Denis	Direction des services comptables	agence.comptable@sgp.fr
Conseil Départemental des Hauts-de-Seine	Direction des mobilités 92731 NANTERRE Cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire Direction des Mobilités	01.47.29.37.71.
Conseil Départemental des Yvelines	2, Place André Mignot 78012 Versailles Cedex	Direction des Mobilités /Sous-Direction de la politique des transports et des mobilités	Marie Sainte-Laudy 07.61.53.38.60 msainte-laudy@yvelines.fr
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 06 15 33 51 50 Aude.pouyes@reseau.sncf.fr
SNCF Voyageurs	SNCF Voyageurs Département Gestion Finances Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93200 Saint-Denis	Département Gestion Finance Division des Investissements	Sophie Betbeder 01 85 56 59 76 Sophie.betbeder@sncf.fr
SNCF Gares & Connexions	SNCF G&C – DGIF Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93212 Saint-Denis	Département Finance et Programmation	saniye.yaliniz@sncf.fr

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

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

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

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

4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à la réalisation du Projet EOLE.

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

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

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

Article 5. Modalités de contrôle

5.1. Exercé par les Financeurs

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

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

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

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

5.2. Exercé par IDFM

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

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

Article 6. Gestion des écarts

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

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

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

Article 8. Dispositions générales

8.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des modifications, des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.6 de la présente

convention qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

8.2. Règlement des litiges

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

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

8.3. Résiliation de la convention

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

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la Convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la participation financière. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses acquittées final et de l'établissement d'une situation à caractère définitif, les dépenses acquittées engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation, les éventuelles indemnités de résiliation des contrats en cours nécessaire à l'exécution de la présente convention ainsi que toute autre conséquence financière en lien direct avec la résiliation de la présente convention. Sur cette base, les Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs.

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

8.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- après versement du solde de la totalité des contributions financière dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.1;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la contribution financière selon les modalités prévues à l'article 4.8.

8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

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

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour la Société des Grands Projets,

Jean-François MONTEILS
Président du Directoire

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour la Région d'Île-de-France,

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

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour la Ville de Paris,

Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du
Conseil départemental

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER
Président du
Conseil départemental

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL,
Président-directeur général

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Voyageurs,

Alain RIBAT
Directeur Transilien

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

Marlène DOLVECK
Directrice générale

Fait en 10 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 4 : EOLE convention de financement REA 7

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention relative au financement de la réalisation des travaux REA n° 7

CONVENTION REA n°7

25FER009
2025CONV157



Yvelines
Le Département



Financé par
l'Union européenne
NextGenerationEU

Table des matières

Table des matières	2
Visas :	6
PREAMBULE.....	7
Article 1. Objet de la convention.....	13
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION	13
2.1. Le périmètre de la Convention REA n°7	13
2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation	14
Article 3. Rôle et engagements des Parties.....	14
3.1. L'Autorité organisatrice	14
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération EOLE.....	14
3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage	14
3.2.2. Engagements des Maîtres d'ouvrage	14
3.3 Les financeurs.....	15
3.3.1. Identification.....	15
3.3.2. Engagements	15
Article 4. Modalités de financement et de paiement	16
4.1. Régime de TVA	16
4.2. Coût global du Projet de prolongement du RER E Eole à l'Ouest	16
4.3. Montants de la Convention.....	16
4.4. Plan de financement	16
4.5. Modalités de versement des financements.....	18
4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des Maîtres d'ouvrages	18
4.5.2. Paiement pour chaque Maître d'ouvrage	21
4.6. Domiciliation	21
4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage.....	23
4.8. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	23
Article 5. Modalités de contrôle.....	24
5.1. Exercées par les financeurs.....	24
5.2. Exercées par IDFM	24
Article 6. Gestion des écarts.....	24
Article 7. Organisation et suivi de la convention.....	24
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études du projet EOLE	25

8.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle.....	25
8.2 Communication institutionnelle	25
8.3 Confidentialité.....	26
8.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	27
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études NExTEO pour EOLE.....	28
9.1. Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle.....	28
9.2. Communication institutionnelle	28
9.3. Confidentialité.....	28
9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	29
Article 10. Modification de l'avant-projet.....	30
Article 11. Bilan de l'opération.....	31
Article 12. Dispositions générales	31
12.1. Modification de la Convention.....	31
12.2. Règlement des litiges	31
12.3. Résiliation de la Convention	31
12.4. Date d'effet et durée de la Convention	32
12.5. Mesures d'ordre – Election de domicile	32

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France**, représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° _____ de la commission permanente en date du _____,
- La **Société des grands projets**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est situé 2 Mail de la Petite Espagne, CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00048, représentée par Monsieur Jean-François MONTEILS, Président du Directoire,
- Le **Conseil Départemental des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° _____ en date du _____,
- Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° _____ en date du _____,
- **La Ville de Paris** représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° _____ en date du _____,
- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrite au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par M. Matthieu CHABANEL en qualité de Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désignés par les « financeurs ».

En deuxième lieu,

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

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

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrite au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par M. Matthieu CHABANEL en qualité de Président Directeur Général dûment habilité à cet effet,

- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme au capital de 157 789 960 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 4 rue André Campra, 93200 SAINT-DENIS, et représentée par M. Alain RIBAT en qualité de Directeur de Transilien, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par la directrice générale Madame Marlène DOLVECK
Ci-après désignés par « les Maîtres d'ouvrage »,

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

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et notamment son article 14 ;

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;

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

Vu le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris ;

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

Vu le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports

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

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

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 2017331-0001 du 27 novembre 2017 « DUP modificative » suite à l'évolution de projet dans le secteur de Mantes-la-Jolie, modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2013-8 du 31 janvier 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de « prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE » ;

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

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

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

A) Eole à l'ouest, un enjeu stratégique pour les transports en Île-de-France à l'horizon 2020-2025

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann-Saint-Lazare (actuel terminus de la branche est du RER E) à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense ainsi qu'à améliorer la qualité de service et à moderniser l'exploitation de l'ensemble de la ligne notamment par le déploiement d'un nouveau matériel roulant et d'un nouveau système d'exploitation (ci-après « le Projet »). Ce projet nécessite la création d'un nouveau tunnel entre Saint-Lazare et Nanterre-la-Folie, la création de trois gares nouvelles, l'adaptation des infrastructures existantes entre Nanterre et Mantes la Jolie et la mise en place d'un nouveau système d'exploitation de la ligne.

A l'horizon 2020-2022, le trafic de l'ensemble de la ligne (branches ouest et est) est estimé à 89.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, représentant un total de 620.000 voyageurs par jour. La mise en service du prolongement du RER E à l'ouest prévue dans l'AVP validé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île – de-France du 5 mars 2014 :

- 2024 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;

-2029 : mise en service complète prévue à date du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Le Projet concourt à deux objectifs principaux :

1/ Faire progresser la qualité de service :

- Contribuer à la désaturation du réseau : le prolongement du RER E crée un deuxième axe Est – Ouest permettant de délester les tronçons centraux des RER A, RER B et D ainsi que la gare Saint-Lazare ;
- Renforcer l'offre de transport en commun et la qualité de service sur l'ensemble de la ligne avec une augmentation des fréquences, un nouveau matériel roulant et des infrastructures adaptées à l'ouest comme à l'est en faveur d'une meilleure régularité et accessibilité ;
- Compléter le maillage du réseau permettant une amélioration des déplacements grâce à des temps de parcours et des correspondances optimisées, en coordination avec les développements mis en œuvre dans le cadre du Nouveau Grand Paris des Transports.

2/ Accompagner le développement des territoires :

- Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche ;
- Mieux desservir le territoire de Seine Aval ;
- Accompagner le développement des pôles d'emplois parisiens ;
- Améliorer les conditions de desserte des territoires de l'est de l'Île-de-France ;
- Améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

B) Les étapes administratives du Projet : confirmation de son intérêt général en 2013

L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest est inscrite dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ainsi qu'au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France et Réseau Ferré de France accompagnés par la SNCF ont organisé un débat public sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) du 1^{er} octobre au 19 décembre 2010. Sur la base du compte-rendu de la CPDP le conseil d'administration de RFF du 17 mars 2011 et le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 09 février 2011 ont décidé de la poursuite du projet. Parallèlement, RFF et SNCF ont engagé, sous l'impulsion du Syndicat des Transports d'Île-de-France, les études pour constituer le schéma de principe, approuvé en Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 07 décembre 2011, et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Dans la délibération du 7 décembre 2011, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé les éléments fonctionnels du Schéma de principe et a demandé « *que le coût du projet, estimé par RFF et SNCF à 3,69 milliards d'euros au stade du Schéma de principe (aux conditions économiques de janvier 2009), soit réduit d'au moins 15% au stade de l'Avant-Projet et qu'il respecte donc un coût d'objectif de 3,140 milliards d'euros (CE 2009) ...* ».

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 16 janvier au 18 février 2012. L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du Projet a été signé le 31 janvier 2013.

Le Projet de prolongement du RER E à l'Ouest, comprenant la réalisation de l'infrastructure et de NEXTEO « Sol », s'inscrit dans le cadre de l'AVP approuvé par le Conseil du STIF le 5 mars 2014 pour un coût d'objectif de 3,327 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009). La validation du Syndicat des Transports d'Île-de-France était assortie de réserves à lever par SNCF Réseau et dans le cadre d'un AVP complémentaire ou modificatif en matière de provisions pour risques isolées, de variante de gare sous le CNIT, de participation financière de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, de scénarios et robustesse d'exploitation et d'engagements de SNCF Réseau/SNCF Mobilités concernant le scénario de matériel roulant. Considérant les éléments apportés par SNCF Réseau, le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé, le 8 juillet 2015, le dossier d'avant-projet modificatif (dénommé ici N°1) relatif au prolongement du RER E à l'Ouest, pour un coût d'objectif recalé à 3,322 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009, soit 3 740,94 M€ aux CE 01/2012). Ce montant intègre les coûts d'études de conception (Avant-Projet, Projet, NExTEO).

Le Projet a été inscrit :

- dans le Contrat de Projets État-Région 2007-2013
- dans le protocole de financement Etat-Région pour la période « 2013-2017 » signé le 19 juillet 2013
- dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 pour un montant de 1 750 M€
- dans le volet « Mobilités » 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 signé le 26 septembre 2024 pour un montant de 1 695 M€.

C) Les grandes composantes du Projet et les domaines d'intervention

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

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

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

1 - Desserte/exploitation

Trois objectifs ont été clairement déterminés :

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

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

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

2 – Nouveau Système d'Exploitation : NExTEO pour EOLE

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

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

- une mise en œuvre « sol » : NExTEO sera déployé sur les infrastructures en site quasi-dédié dans le tronçon central entre Nanterre La Folie et Rosa

Parks/Pantin. Il devra s'interfacer avec la signalisation et les postes d'aiguillage existants et nouveaux et dialoguer avec le « bord » NExTEO.

- une mise en œuvre « bord » : NExTEO sera installé uniquement sur les nouvelles rames RER NG qui circuleront sur la ligne. Il devra s'interfacer avec les équipements de sécurité du RER NG et dialoguer avec le « sol » NExTEO. Cette partie de NExTEO est complémentaire du Projet tel que défini au Protocole. Elle est financée en totalité par le Syndicat des Transports d'Île de France.

3 – Infrastructures

Les infrastructures recouvrent trois postes principaux :

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

D) Le financement du projet

Dans le cadre du Projet, l'État et la Région ont déjà financé, à la date de signature de la présente convention, les conventions de financement des études (AVP, Projet-1^{ère} partie) et la deuxième étape de développement de NExTEO pour un montant total de 185,81M€ (CE 01/2012). Le second volet des études « Projet » d'un montant de 114,059 M€ (CE 01/2012) a été financé par la SGP.

Dans l'attente de la signature d'un protocole global, et afin de permettre la continuité du Projet, une première convention de financement de travaux « REA 1 » permettant de couvrir les dépenses associées aux travaux les plus urgents a été financée fin 2015 par la SGP. Le montant de cette convention signée par l'État, SNCF et la SGP est de 159 M€ (CE 01/2012).

Concomitamment à la signature du Protocole, les Parties ont signé une convention « REA 2 » portant sur le financement d'une seconde tranche des travaux pour un montant de 399,79M€ (CE 01/2012).

Une convention « REA 3 » de 919,84 M€ (CE 01/2012) a été signée par l'ensemble des Parties le 24 septembre 2018.

La convention « REA 4 » d'un montant total de 727,20 M€ (CE 01/2012) a été notifiée le 23 septembre 2020 à toutes les Parties.

La convention « REA 5 » d'un montant total de 587,13 M€ (CE 01/2012) a été notifiée le 26 juillet 2021 à toutes les Parties.

La convention « REA 6 partielle par anticipation » d'un montant total de 158,09M€ (CE 01/2012) notifiée le 26 juillet 2023.

La convention « REA 6 » d'un montant total de 306,57 M€ (CE 01/2012) a été notifiée le 19 octobre 2023.

La convention « REA 7 partielle par anticipation » d'un montant total de 97 M€ courants a été notifiée le 5 juin 2024 à toutes les Parties.

Le Plan de mobilisation pour les transports a esquissé en 2009 les grandes lignes du plan de financement de ce projet, associant l'État, la Région, les départements et les établissements publics concernés. Le 6 mars 2013, le Premier ministre a rendu public les arbitrages du gouvernement relatifs au calendrier de réalisation du Grand Paris Express et à sa complémentarité avec la modernisation et le développement du réseau de transport. Eu égard de l'urgence à désaturer le RER

A et afin de tenir le calendrier de mise en service fixé à l'horizon 2020, l'opération EOLE bénéficie d'une contribution exceptionnelle de la Société des grands projets (anciennement Société du Grand Paris) à hauteur de 1 milliard d'euros en CE 01/2012.

Cet engagement financier a été entériné par la signature du protocole État-Région relatif à la « mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris », le 19 juillet 2013. Comme indiqué à l'article 2.3 du protocole cadre État-Région du 19 juillet 2013, la contribution de la SGP pourra venir en priorité financer les premières phases de l'opération, les études « projet » et les premiers travaux de la période 2015-2016. Elle pourra également « *assurer, de manière transitoire et à titre d'avance de la part des autres partenaires, la totalité du paiement de certaines d'entre elles* ». Le financement des travaux du prolongement du RER E Eole à l'Ouest est confirmé au Contrat de Plan État-Région Île-de-France 2015-2020, approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015, pour un montant de 1750 M€. Le « restant à financer » sera à inscrire au prochain Contrat de Plan compte tenu de la date prévisionnelle de mise en service.

La part du « bloc local », somme des contributions du Conseil départemental des Yvelines, du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et la ville de Paris, s'établit à un montant de 478,01 M€ (CE 01/2012) qui se répartit comme suit :

- Département des Yvelines : 200 M€,
- Département des Hauts de Seine : 150 M€,
- Ville de Paris : 128,01 M€.

Compte-tenu de l'importance du Projet pour le fonctionnement du système de transports en commun franciliens, l'Etat a accepté, afin de boucler le plan de financement de l'opération, de prendre à sa charge, de manière exceptionnelle, une contribution supplémentaire de 500 M€, en attribuant à la SGP des recettes nouvelles lui permettant de financer cette participation supplémentaire. Les Maîtres d'ouvrage prendront en outre les mesures d'économie nécessaires pour le bouclage du plan de financement du Projet.

Il est précisé que l'Etat a apporté une partie des financements du prolongement EOLE dans le cadre du plan France Relance national lancé en septembre 2020, bénéficiant dans ce cadre d'un financement européen traduit dans le plan national de relance et de résilience (PNRR). 48 720 000 € ont ainsi été apportés sur le périmètre du protocole initial (REA6 anticipée et convention frais financiers engagées en 2022) et 95 473 224 € ont été apportés pour le financement des surcoûts (convention relais n°1 en 2021 et convention dite « T3 Ouest » en 2022). L'apport de ces fonds européens emporte des obligations traduites dans la présente convention.

Le Protocole définit les engagements réciproques des Parties concernant les conditions financières pour la mise en œuvre de l'opération de « prolongement du RER E à l'Ouest », selon les termes de l'AVP approuvé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La Convention s'inscrit dans le cadre dudit Protocole en appliquant les montants qui y sont inscrits et euros courants.

Les Parties sont convenues que l'échéancier des engagements en AP/ AE qui figure à l'article 3.2 du protocole est prévisionnel et que la présente convention de

financement REA 7 ne constitue ainsi pas la dernière convention de financement soldant le Protocole.

En ce sens, un travail d'actualisation des montants est en cours de réalisation pour solder le Protocole. Le solde de ce Protocole s'effectuera donc dans le cadre d'une convention de financement ultérieure qui portera uniquement sur l'actualisation des montants. Le montant et les modalités de mise en œuvre des éventuels financements nécessaires complémentaires pour le solder feront l'objet de discussions ultérieures dans le cadre de la gouvernance du Projet EOLE.

Article 1. Objet de la convention

La présente convention (ci-après « la Convention ») a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour :

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

La Convention a pour objet :

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

Le montant de la Convention est calculé en déduisant le montant de la convention « REA 7 partielle anticipée » qui a permis une anticipation des financements de la convention REA 7 à SNCF Réseau pour l'Etat et la Région Ile-de-France.

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

**« REA n°7 - PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE
Convention relative au financement de la réalisation des travaux REA n°7 »**

Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION

2.1. Le périmètre de la Convention REA n°7

Le périmètre des Travaux objet de cette Convention recouvre notamment :

- **Section nouvelle :**
 - Marchés de second Œuvre sur les gares de Porte Maillot et La Défense
 - Continuité et solde des marchés tunnel, entonnement HSL
 - Poursuite et fin des travaux de l'atelier Nanterre
- **Section exploitée à l'Ouest :**
 - Saut de mouton de Bezons : Voie, Caténaires, SIG
 - Secteur Mantes : Plan de voie, gare
 - Atelier de maintenance – Gare de Mantes Station

- Poursuite des travaux Saut Mouton Mantes (Modifications de programme présentées dans le cadre de l'AVP modificatif rendu à IDFM juillet 2019)

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation des Travaux détaillés à l'article 2.1. et dont le financement fait l'objet de la présente, est fixé à 24 mois à compter du passage de la Convention en conseil d'administration d'IDFM.

Article 3. Rôle et engagements des Parties

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

Pour la mise en œuvre de la Convention, IDFM est uniquement Autorité Organisatrice. Il n'exerce donc aucune responsabilité en termes de maîtrise d'ouvrage. IDFM est par ailleurs financeur du nouveau matériel roulant RER NG pour EOLE (tranche ferme de 71 rames) à équiper de NExTEO et de la partie « bord » du nouveau système d'exploitation.

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération EOLE

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

3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage

Conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

SNCF Voyageurs est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national.

SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage pour l'adaptation des bâtiments voyageurs des gares existantes (flux, accessibilité, intermodalité, ...).

3.2.2. Engagements des Maîtres d'ouvrage

Le Protocole vaut engagement des Maîtres d'Ouvrage à respecter les engagements pris au titre de l'avant-projet (AVP) du 5 mars 2014 et de l'AVP modificatif du 8 juillet 2015 et notamment, le coût d'objectif de 3 322 M€ CE 2009, sous réserve de la mise à disposition des financements par les partenaires selon les conditions définies dans le Protocole.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à afficher la participation financière de l'UE et faire figurer le logo de l'UE dans les documents contractuels, notamment les marchés publics à venir, ainsi que dans les documents de communication.

3.3 Les financeurs

3.3.1. Identification

Le Protocole relatif au financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest y compris partie « bord » de Nextéo, prévoit le plan de financement général du projet suivant :

Financeurs	M€ CE 2012
État	459,93
Région Île-de-France	1 060,28
Société des grands projets	1 477,72
Conseil départemental des Yvelines	200,00
Conseil départemental des Hauts-de-Seine	150,00
Ville de Paris	128,01
SNCF Réseau	250,00
STIF	81,51
TOTAL DU FINANCEMENT	3 807,45
Mesures d'économie des maîtres d'ouvrage	15,00
TOTAL DU PROJET	3 822,45

3.3.2. Engagements

Le Protocole du prolongement EOLE du RER E prévoit que les financements nécessaires au Projet, objet d'autorisations de programme (AP) et d'autorisations d'engagement (AE), seront mis en place, au fur et à mesure de l'avancement du Projet, dans le cadre de conventions de financement.

La signature de la Convention intervient dans ce cadre et vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation par les Maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2. des Etudes et Travaux précisés à l'article 2.1. de la Convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la Convention.

Les autorisations de programme mises en place dans le cadre de la Convention tiennent compte des participations mises en place par la convention « REA 7 partielle par anticipation » notifiée le 5 juin 2024.

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Coût global du Projet de prolongement du RER E Eole à l'Ouest

Pour mémoire, le coût d'objectif, arrêté en Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, du Projet de prolongement du RER E Eole à l'Ouest hors partie « bord » de Nextéo, dans le cadre de l'avant-projet modificatif N°1, s'élève à 3 322 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2009, soit 3 740,94 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2012.

4.3. Montants de la Convention

Le montant des financements accordés pour les Travaux dans le cadre de cette Convention est de **17 910 000 € courants prévisionnels** (23,59 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) conformément au protocole-cadre de financement du Projet et après prise en compte de la convention « REA 7 anticipée ».

L'actualisation prévisionnelle a été calculée en utilisant un taux d'actualisation de 1,8% par an lorsque les indices de référence TP01 et TP05b n'étaient pas disponibles.

Les Parties sont convenues de conserver les montants courants prévisionnels établis au moment de la signature du Protocole, la Convention ne constituant pas la dernière convention du Protocole. Le solde de ce Protocole s'effectuera donc dans le cadre d'une convention de financement ultérieure qui portera uniquement sur l'actualisation des montants. Le montant et les modalités de mise en œuvre des éventuels financements nécessaires complémentaires pour le solder feront l'objet de discussions ultérieures dans le cadre de la gouvernance du Projet.

4.4. Plan de financement

Le Protocole prévoit le financement global du Projet.

Pour cette Convention de financement de la phase REA n°7 des Travaux de prolongement du RER E EOLE, les montants des autorisations de programme (AP) et des autorisations d'engagement (AE) ont été modifiés pour l'Etat et la région Île-de-France pour les années 2025 et 2026 en tenant compte des montants déjà accordés dans la convention « REA 7 partielle anticipée ».

La Région Île-de-France a intégré les 70 M€ déjà attribués à SNCF Réseau dans la convention « REA 7 anticipée », soit 0.92 M€ de plus que ce que prévoit le Protocole (69.08M€).

Parallèlement, un transfert de budget est réalisé de la MOA Eole SNCF Voyageurs vers la MOA Eole SNCF Réseau concernant l'opération Terminus Technique Est-Ouest (TTEO) en arrière gare de Rosa Parks : les pistes à aménager le long des tiroirs de retournement et le local destiné aux conducteurs, initialement prévus sous MOA SNCF Voyageurs, seront réalisés par la MOA SNCF Réseau. Le montant de ce transfert s'élève à 1,6 M€ CE 2012 soit 2,11 M€ courants.

Le montant total du financement de la Région prévu pour la présente convention n'est pas impacté, seule la répartition de ce financement entre les deux MOA SNCF Réseau et SNCF Voyageurs est modifiée dans le tableau ci-dessus.

Les montants des financements apportés par les autres financeurs respectent strictement les montants de versement des financements prévus dans le protocole pour les années 2025-2026.

Par ailleurs, à la demande de l'Etat, l'engagement des frais financiers liés au portage de trésorerie se fait par la signature de conventions ad hoc entre les MOA, l'Etat et la SGP.

Ces conventions pourront être engagées annuellement.

Les montants en M€ constants 01/2012 ci-dessous, sont indiqués à titre indicatif conformément aux montants du protocole initial.

Prolongement du RER E EOLE à l'Ouest/convention REA7								
Plan de financement								
M€ HT constants 01/2012 *								
	Etat	Région	SGP	CD78	CD92	Ville de Paris	SNCF Réseau	Total
SNCF Réseau	3,23	1,80	4,14	0,67	0,51	0	0	10,36
SNCF Voyageurs	4,56	8,09	0,45	0,08	0,05	0	0	13,23
Total	7,80	9,89	4,59	0,75	0,56	0	0	23,59

* hors frais financiers liés au portage de trésorerie

Prolongement du RER E EOLE à l'Ouest/convention REA7								
Plan de financement								
M€ HT courants*								
	Etat	Région	SGP	CD78	CD92	Ville de Paris	SNCF Réseau	Total
SNCF Réseau	2,24	1.19	4	0,79	0,6	-	-	8.82
SNCF Voyageurs	3,16	5.35	0,43	0,09	0,06	-	-	9.09
Total	5,4	6,54**	4,43	0,88	0,66	-	-	17,91

* hors frais financiers liés au portage de trésorerie

** Ce montant tient compte du transfert de 2.11 M€ de SNCF Voyageurs à SNCF Réseau duquel est soustrait les 0.92 M€ que SNCF Réseau avait trop-perçu dans la REA 7 anticipée.

Sur cette base, et en accord avec l'article 4.5 de la Convention, sont construites les clés figurant dans le tableau ci-dessous qui sont destinées à réaliser les appels de fonds dans la limite des contributions forfaitaires. Les Parties attestent du bon respect des dispositions de l'article 22 du règlement européen 2021/241 en matière d'interdiction de double financement :

Financeurs	SNCF Réseau	SNCF Voya-geurs	SNCF Gares et Con-nexions	Total	Clés globales de financement rapportées au coût prévision-nel des travaux réalisés pour les appels de fonds	Clés d'appels de fonds pour SNCF Réseau	Clés d'appels de fonds pour SNCF Voya-geurs
Etat	2,24	3,16	0	5,4	30,15	25,40	34,76
Région Ile-de-France	1,19	5,35	0	6,54	36,52	13,49	58,86
Société des grands projets	4	0,43	0	4,43	24,73	45,35	4,73
Conseil départ-ementale 78	0,79	0,09	0	0,88	4,91	8,96	0,99
Conseil départ-ementale 92	0,6	0,06	0	0,66	3,69	6,80	0,66
Ville de Paris	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
SNCF Réseau	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Total	8,82	9,09	0	17,91	100,00%	100,00%	100,00%

4.5. Modalités de versement des financements

4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des Maîtres d'ouvrages

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les Maîtres d'ouvrage et, pour le département des Yvelines après avoir été annoncés préalablement.

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

A-Versement des acomptes pour l'État, la Région :

La demande d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la Convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le Maître d'ouvrage indiquant les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses.

- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4; Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal de chaque Maître d'ouvrage.

Les dépenses éligibles antérieures au vote de la Convention sont prises en compte par dérogation à l'article 17, alinéa 3 du RBF approuvé par délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022.

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

Pour le département des Yvelines, les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par les Maîtres d'ouvrage, dans la mesure où ceux-ci ont été annoncés préalablement par les maîtres d'ouvrages, tenant compte des étapes budgétaires du département des Yvelines.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la Convention, en euros courants et en euros constants,
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées par le Maître d'ouvrage, en euro constants et courants justifiant la demande d'acompte et précisant à minima la date de mandatement, le prestataire et la nature des dépenses,
- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la Convention,

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

C – Transmission des factures et versement des acomptes pour la SGP :

Les Maîtres d'ouvrage transmettent leurs factures sous forme électronique via la solution mutualisée dénommée « Chorus Pro ».

Les factures doivent être conformes à la norme de facturation électronique fixée par la décision (UE) 2017/1870 de la Commission européenne du 16 octobre 2017 concernant la publication de la référence de la norme européenne sur la facturation électronique et de la liste des syntaxes en vertu de la directive 2014/55/UE du Parlement européen et du Conseil.

Seules les factures électroniques réceptionnées conformément aux dispositions précitées seront acceptées par l'agence comptable de la SGP, les factures papiers seront retournées au titulaire.

Celles-ci devront être déposées sur le portail « Chorus Pro » à l'aide du numéro de la convention ou du bon de commande préalablement fourni ainsi que de numéro de SIRET de la Société des grands projets (525 047 018 00048).

Les Maîtres d'ouvrage procèdent auprès de la SGP aux appels de fonds comprenant :

- Une facture d'acompte avec la référence de la Convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le Maître d'ouvrage indiquant la référence des dépenses comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 2.1 de la Convention, au prorata de leur état d'avancement ; les dépenses seront désactualisées en euros constants aux conditions économiques de janvier 2012,
- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la Convention ;

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

D- Plafonnement des acomptes pour la Région, la SGP, l'Etat et le Département des Yvelines

- Pour la Région et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations transports du volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.
- Pour la SGP, le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90% du besoin de financement en euros constants défini à l'article 4.2 avant solde, sauf accord express de la SGP exprimé par courrier.
- Pour le département des Yvelines, le montant cumulé des acomptes versés aux Maîtres d'ouvrage ne peut excéder 80 % du montant du financement fixé à l'article 4.4.
- Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'Etat au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.

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

E- Versement du solde :

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

Le versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.5, signés par le représentant légal ou

le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, chaque bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

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

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

Pour la SGP, le versement du solde de la Convention est conditionné à la production d'un bilan récapitulatif des versements de la SGP sur l'ensemble du Projet convertis en euros constants (janvier 2012). Le montant cumulé des appels de fonds en euros constants ne peut excéder le montant de la contribution totale de la SGP telle que prévue aux Protocoles.

4.5.2. Paiement pour chaque Maître d'ouvrage

Le versement des montants de subvention appelés par le Maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 de la Convention.

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

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

4.6. Domiciliation

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

SNCF Réseau :

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

SNCF Voyageurs :

Identification Internationale (IBAN)	Identification internationale de la Banque (BIC)
IBAN FR76 3000 4013 2800 0139 0495 504	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Société des grands projets	2-4 Mail de la petite Espagne CS10011 – 93212 La Plaine Saint-Denis	direction des services comptables	agence.comptable@sgp.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 St-Ouen	Pôle finance- Direc- tion de la comptabilité	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Conseil Départemental Des Hauts-de-Seine	Direction des mobilités 92731 NANTERRE Cedex	Pôle Attractivité, Cul- ture et Territoire Direction des Mobili- tés	01.47.29.37.71.
Conseil Départemental des Yvelines	2, Place André Mignot 78012 Versailles Cedex	Direction des Mobili- tés /Sous-Direction de la politique des Trans- ports et des Mobilités	Marie Sainte-Laudy 07.61.53.38.60 msainte-laudy@yvelines.fr
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Ra- meau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Générale Fi- nance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 06 15 33 51 50 Aude.pouyes@reseau.sncf.fr
SNCF Voyageurs	SNCF Voyageurs / 10 Rue Camille Moke 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex	Département Gestion Finance - Division des Investissements	sophie.betbeder@sncf.fr +33 (0)1 85 56 59 76

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

Pour le Département des Yvelines, le dépôt des pièces sur la plateforme Chorus PRO n'étant pas encore opérationnel, les appels de fonds seront adressés par courrier électronique à la sous-direction des Politiques des Transports et des Mobilités.

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'Etat : 11000201100044 ;
 - La région Île-de-France : 23750007900312,
 - La Société des grands projets : 525 046 017
- Le code service ;
 - L'Etat : EALCPCM075 ;
 - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

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

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

4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à la réalisation de l'opération EOLE.

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

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

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé d'un (1) an par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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

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

Toute demande de solde est ferme et définitive.

Article 5. Modalités de contrôle

5.1. Exercées par les financeurs

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

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

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

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

5.2. Exercées par IDFM

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

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

Article 6. Gestion des écarts

Les Maîtres d'Ouvrage sont responsables, dans les conditions de droit commun, de la pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités techniques prévues à l'article 7 du protocole global de financement.

Article 7. Organisation et suivi de la convention

Conformément aux dispositions prévues aux articles 6.1 et 6.2 du Protocole, le suivi de la Convention s'effectuera dans le cadre d'un comité technique et d'un comité des financeurs.

En application des dispositions prévues à l'article 6.3 du Protocole, des informations pourront être transmises par les Maîtres d'ouvrages en dehors des comités préalablement cités.

Article 8. Propriété, communication et diffusion des études du projet EOLE

8.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle

La maîtrise d'ouvrage communiquera périodiquement aux signataires de la Convention un compte-rendu d'avancement des études et travaux produits par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, les documents présentés par eux dans le cadre des différents comités de suivi, ainsi qu'un planning justifiant l'avancement des projets pour permettre aux Parties de remplir leurs rôles dans le cadre de la Convention.

Les Parties s'interdisent en particulier toute diffusion en dehors des personnes destinataires de ces documents et résultats, sans l'accord du propriétaire concerné, à l'exception des documents de communication.

Les documents ainsi communiqués pourront être librement utilisés par les Parties pour leurs stricts besoins découlant de leur rôle au titre de la Convention de financement, dans le respect des contraintes de confidentialité y étant associées.

Les Parties s'engagent à respecter la confidentialité de ces documents conformément à l'article 8.3 de la Convention.

8.2 Communication institutionnelle

Le Maître d'ouvrage s'engage, jusqu'à la mise en service de l'opération EOLE, à :

- associer les co-signataires de la Convention à l'élaboration et à la mise en œuvre de toutes les actions de communication institutionnelle relative à l'opération EOLE,
- mentionner les financeurs et IDFM sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération EOLE par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque co-signataire puisse valider les outils et actions significatives de communication institutionnelle, et les premiers outils de communication de chantier.

Pour les besoins de sa communication de chantier, le Maître d'ouvrage a la possibilité de réutiliser certains éléments d'outils de communication précédemment validés par les partenaires. Dès le début de son action de communication de proximité, il communique un exemplaire type aux co-signataires de la Convention.

Un comité de communication pourra être constitué, regroupant les représentants des directeurs ou responsables de communication des différentes Parties, et piloté par le maître d'ouvrage.

Les Parties s'engagent à faire mention des financements accordés dans le cadre de la Convention dans toute publication ou communication des études, notamment par une indication portée sur les documents finaux. L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des Parties de la Convention.

Dans un souci d'identification des projets inscrits au CPER, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires :

- l'ordre entre partenaires : L'État, la Région, les Conseils Départementaux, la ville de Paris, la Société des grands projets, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions
- l'ordre entre financeurs ; L'État, la Société des grands projets, la Région, les Conseils Départementaux, la ville de Paris, SNCF Réseau ;
- en dernier, le logo d'Île-de-France Mobilités.

8.3 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), qui seront transmises par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions à IDFM, à la SGP, à l'Etat, à la Région, aux Conseils Départementaux et à la ville de Paris, dont ils auraient connaissance au cours de leurs missions respectives.

L'absence de mention confidentielle portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Par exception, ne seront pas considérés comme confidentiels les documents de communication tels que définis par le comité de communication mentionné à l'article 8.2.

Les parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la Convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles :

- soient traitées avec la même précaution qu'IDFM ainsi que les financeurs portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que les missions d'IDFM en tant qu'Autorité organisatrice et l'Etat, la Région, la Société des grands projets en tant que financeur
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions. Toutefois, par exception, pour permettre à Île-de-France Mobilités d'assurer son rôle d'Autorité Organisatrice et de mener à bien ses propres expertises, les Maîtres d'ouvrage autorisent IDFM à faire appel à des prestataires pour les stricts besoins découlant de son rôle au titre de la Convention de financement, et communiquer à cet effet des Informations Confidentielles, sous réserve d'en avoir préalablement informé les Maîtres d'ouvrage par écrit. IDFM s'assurera que ses prestataires signent un accord de confidentialité préalablement à la communication de ces informations confidentielles.
- conformément à l'article 1204 du code civil, les Parties se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La Convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles les Parties 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 SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions,

- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la Convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention,
- qu'elles les ont licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les Parties ne seront pas soumises 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, les Parties sont tenues d'informer SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

8.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études

SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, en tant que Maîtres d'ouvrage, peuvent être :

- soit propriétaires des études et des résultats d'études respectifs dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage,
- soit utilisateurs à travers une licence d'exploitation ou d'utilisation des études et des résultats d'études respectifs dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage (cas des études dont l'industriel reste propriétaire).

En tout état de cause, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions demeurent propriétaires de leurs connaissances antérieures. NExTEO est une marque verbale et semi-figurative déposée.

Les études réalisées directement par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions dans le cadre des prestations objet de la Convention restent leur propriété.

Sur demande des Parties, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée ou ceux-ci seront rendus accessibles dans une salle de consultation sur le plateau commun EOLE-NExTEO. Les Parties destinataires des résultats s'interdisent toute diffusion, sans l'accord express de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, dans le respect des obligations de confidentialité prévues à l'article 8.3 de la Convention. Elles en supportent à défaut les éventuelles conséquences financières.

Les Parties disposent d'un simple droit de reproduction limité aux besoins strictement liés à l'exécution de la Convention.

Afin de permettre à IDFM de remplir ses missions d'autorité organisatrice, et plus précisément pour réaliser les expertises nécessaires, rendre ses avis aux financeurs dans le champ d'intervention qui lui est confié au Protocole, les Maîtres d'ouvrage communiqueront à IDFM, à sa demande les études et les résultats réalisées dans le cadre de la Convention, à l'exclusion des études et résultats portant sur NExTEO (bord et Sol). Les études et résultats portant sur NExTEO (Bord et Sol) sont soumis aux modalités particulières de communication/d'accès et de confidentialité qui sont prévues dans les conventions de financement correspondantes.

Les Maîtres d'ouvrage autorisent donc IDFM à utiliser et reproduire ces études et résultats d'études, à l'exception des études et résultats portant sur NExTEO, afin

de remplir ses missions d'autorité organisatrice sur le Projet EOLE, telles que prévues ci-dessus.

IDFM s'engage à ne diffuser les Etudes et/ou les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par IDFM dans le respect des dispositions de confidentialité prévues à l'article 8.3.

Cette concession est consentie à IDFM, à titre gratuit et pour la durée du Projet.

Article 9. Propriété, communication et diffusion des études NExTEO pour EOLE

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la Convention pour ce qui concerne le « Système d'exploitation et de signalisation NExTEO sur EOLE - Acquisition et déploiement pour mise en service ».

9.1. Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle

La maîtrise d'ouvrage communiquera périodiquement aux signataires de la Convention un compte-rendu d'avancement des études et travaux produits par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, les documents présentés par eux dans le cadre des différents comités de suivi, ainsi qu'un planning justifiant l'avancement des projets pour permettre aux Parties de remplir leurs rôles dans le cadre de la Convention.

Les Parties s'interdisent en particulier toute diffusion en dehors des personnes destinataires de ces documents et résultats, sans l'accord du propriétaire concerné.

Les documents ainsi communiqués pourront être librement utilisés par les Parties pour leurs stricts besoins découlant de leur rôle au titre de la Convention de financement, dans le respect des contraintes de confidentialité y étant associées.

Les Parties s'engagent à respecter la confidentialité de ces documents conformément à l'article 9.3.

9.2. Communication institutionnelle

La communication institutionnelle de NExTEO pour EOLE est assurée conformément aux modalités décrites dans le cadre de l'opération globale pour le prolongement du RER E – EOLE à l'ouest.

9.3. 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), qui seront transmises par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions à IDFM, à la SGP, à l'Etat et à la Région dont ils auraient connaissance au cours de leurs missions respectives.

L'absence de mention confidentielle portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Les Parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la Convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles :

- soient traitées avec la même précaution que IDFM ainsi que la SGP, l'Etat et la Région portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que les missions d'IDFM en tant qu'Autorité organisatrice et l'Etat, la Région, la Société des grands projets en tant que financeur
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions. Conformément à l'article 1120 du code civil, les Parties se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La Convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles les Parties 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 SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions,
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la Convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention,
- qu'elles les ont licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les Parties ne seront pas soumises 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, il devra informer SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.

9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études

SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, en tant que Maîtres d'ouvrage, peuvent être :

- soit propriétaires des études et des résultats d'études respectifs dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage,
- soit utilisateurs à travers une licence d'exploitation ou d'utilisation des études et des résultats d'études respectifs dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage.

En tout état de cause, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions demeurent propriétaires de leurs connaissances antérieures. NEXTEO est une marque verbale et semi-figurative déposée.

Les études réalisées par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions dans le cadre des prestations objet de la Convention restent leur propriété.

IDFM en tant que financeur de NEXTEO Bord et en tant qu'AOT en charge du suivi du Projet EOLE (Infrastructure + NEXTEO Sol) peut être amené à mener des expertises sur la composante NEXTEO Bord en cas d'évolutions de programme,

coûts, délais. A ce titre les éléments communiqués ou rendus disponibles par SNCF devront être d'un niveau suffisant pour permettre à Ile de France Mobilités de remplir ses missions de financeur et d'autorité organisatrice.

Sur demande des Parties, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée ou ceux-ci seront rendus accessibles dans une salle de consultation sur le plateau commun EOLE-NExTEO. Les Parties destinataires des résultats s'interdisent toute diffusion, sans l'accord express de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions. Elles en supportent à défaut les éventuelles conséquences financières.

Les Parties disposent d'un simple droit de reproduction limité aux besoins strictement liés à l'exécution de la Convention. Toute diffusion en dehors des personnes destinataires suppose l'accord préalable express du propriétaire concerné.

Article 10. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2.2 de la Convention) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2. de la Convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux Maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d'IDFM en tant qu'autorité organisatrice de transport, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil d'administration d'IDFM.

En conséquence, dès que le Maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2 de la Convention, il transmettra, à IDFM et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, IDFM validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil d'IDFM. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au Protocole et le cas échéant 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 pourront connaître un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des stipulations de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces stipulations ne font pas obstacle à la prise en compte par les Maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des Maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

Article 11. Bilan de l'opération

La convention de financement qui aura pour objet de boucler le financement des travaux actera dans des articles spécifiques :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan LOTI de l'opération.

Article 12. Dispositions générales

12.1. Modification de la Convention

La Convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.6 de la Convention qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

12.2. Règlement des litiges

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

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

12.3. Résiliation de la Convention

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la Convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres Parties sont informées immédiatement de la décision de résiliation qui est prononcée auprès des Maîtres d'ouvrage pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la Convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la résiliation, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la notification ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,

- si l'inexécution des obligations est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la Convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses acquittées final et de l'établissement d'une situation à caractère définitif, les dépenses acquittées engagées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation, les éventuelles indemnités de résiliation des contrats en cours nécessaire à l'exécution de la Convention ainsi que toute autre conséquence financière en lien direct avec la

résiliation de la Convention. Sur cette base, les Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs.

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

12.4. Date d'effet et durée de la Convention

La Convention prend effet, à compter de sa notification par IDFM à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle tient compte des dépenses réalisées à partir du passage de la convention de financement « REA 1 » du Projet EOLE au Conseil de surveillance de la Société des grands projets, soit le 13/11/2015.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.2, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 12.3 de la Convention, soit :

- après versement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.1 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.8.

12.5. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

Fait en **dix** exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour l'État,

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour la Société des grands projets,

Jean-François MONTEILS
Président du Directoire

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour la Région d'Île-de-France,

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

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Ville de Paris,

Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du
Conseil départemental

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER
Président du
Conseil départemental

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL
Président Directeur Général

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour SNCF Voyageurs,

Alain RIBAT
Directeur Transilien

Fait en dix exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Fait en dix exemplaires originaux.

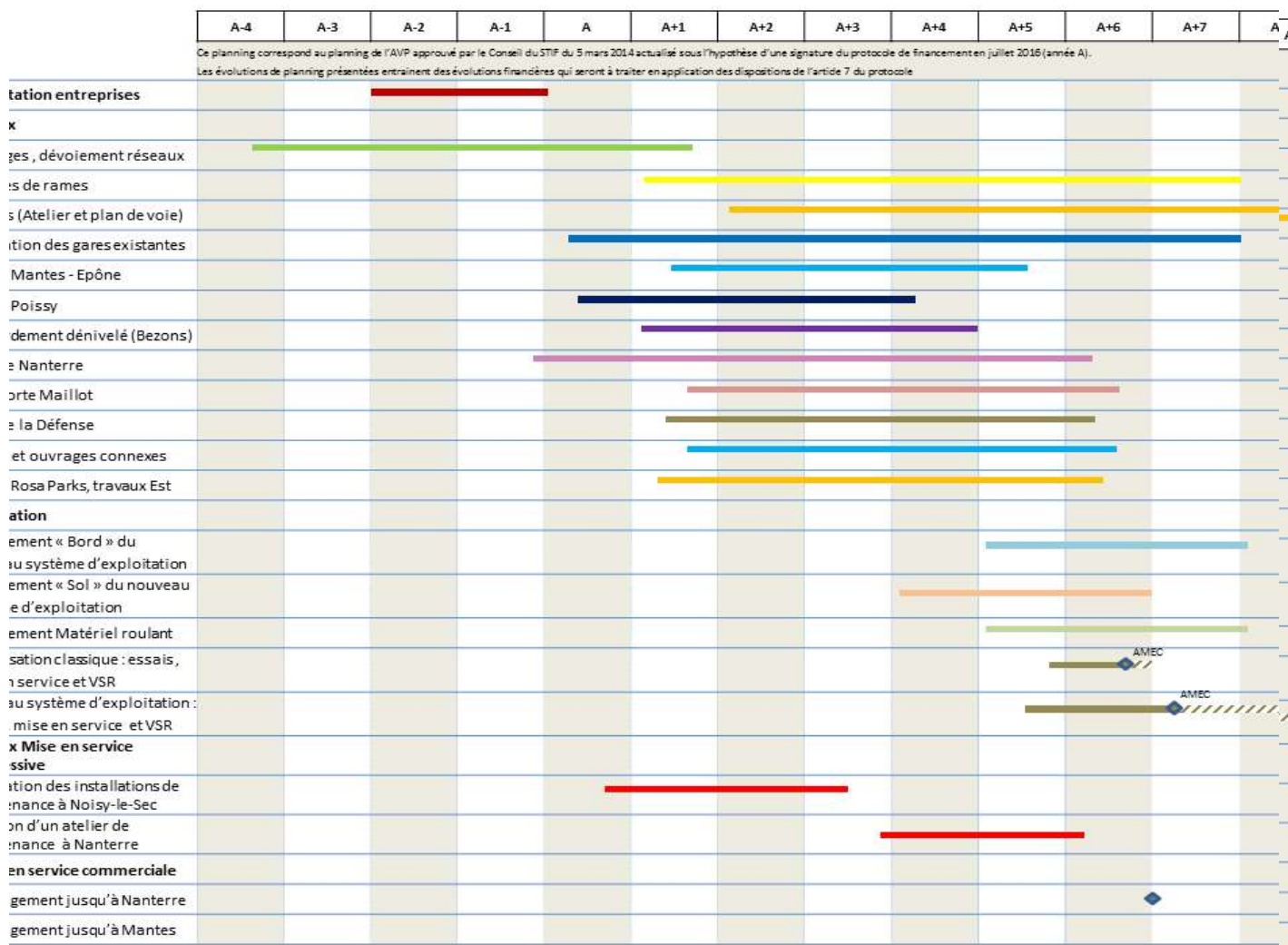
Il est signé par toutes les parties et notifié le / / 20...

SNCF Gares & Connexions

Marlène DOLVECK
Directrice Générale

ANNEXE : Planning prévisionnel de l'opération EOLE

Le planning ci-dessous correspond au planning de l'AVP approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports du 5 mars 2014 actualisé sous l'hypothèse d'une signature du protocole de financement en juillet 2016. Les évolutions de planning présentées ci-dessous par rapport au planning initial de l'AVP, entraînent des évolutions financières qui seront à traiter en application des dispositions de l'article 7 du protocole.



Annexe 5 : Programme d'études pour la hiérarchisation des projets de métro inscrits au SDRIF-E – Convention études

Convention de financement n°1

Programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E

Convention n° 25D33215



Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération	6
Définitions	6
Contexte et objectif.....	6
ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION.....	7
ARTICLE 2 PERIMETRE ET CALENDRIER.....	7
2.1 Périmètre de la convention	7
2.2 Organisation générale des études.....	9
2.3 Déroulement détaillé.....	9
2.3.1 Phase préparatoire.....	9
2.3.2 Phase 1 : Diagnostic.....	9
2.3.3 Phase 2 : Analyse d'opportunité et de pré faisabilité des variantes retenues à l'issue de la phase 1.....	10
2.4 Délais de réalisation	9
ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	9
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)	9
3.2 La maîtrise d'ouvrage des études	10
3.2.1 Identification du maître d'ouvrage.....	10
3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage.....	10
3.3 Les financeurs	10
3.3.1 Identification	10
3.3.2 Engagement.....	11
ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	11
4.1 Régime de TVA	11
4.2 Estimation du coût du projet.....	11
4.3 Coût de réalisation détaillé	11
4.4 Plan de financement	12
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....	12
4.5.1 Versement d'acomptes	12
4.5.2 Versement du solde	13
4.5.3 Paiement	14
4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation	14
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	15
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires	15
ARTICLE 5 MODALITES DE CONTRÔLE	16
5.1 Par les financeurs.....	16
5.2 Par Île-de-France Mobilités	16

5.3	Intervention d'experts	16
ARTICLE 6	GESTION DES ECARTS	16
6.1	Dispositions en cas de modification du coût d'objectif	16
6.2	Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	17
ARTICLE 7	PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION.....	17
7.1	Comité Technique (COTECH)	17
7.2	Comité de pilotage de l'opération (COPIL)	18
ARTICLE 8	PRORIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	18
ARTICLE 9	DISPOSITIONS GENERALES	19
9.1	Modification de la convention	19
9.2	Règlement des litiges.....	19
9.3	Résiliation de la convention	19
9.4	Date d'effet et durée de la convention	20
9.5	Mesures d'ordre	20

En premier lieu,

- **l'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,

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

En deuxième lieu,

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

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'autorité organisatrice de la mobilité** », « **l'AO** » ou « **maître d'ouvrage** »,

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

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

Vu la délibération n° CR 2024-036 du 11 septembre 2024 adoptant le projet de schéma directeur de la région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E ;

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

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2025-..... du.....2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

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

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des études sur les projets de métro inscrits au SDRIF-E auxquelles la présente convention fait référence ;

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention ;

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

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

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

Contexte et objectif

Le Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) adopté par le conseil régional d'Île-de-France le 11 septembre 2024 prévoit de poursuivre le déploiement des transports en commun structurants et, en particulier, de compléter le réseau déjà fortement renforcé avec le Grand Paris Express par des prolongements ou des créations de nouvelles lignes de métro.

Le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER Etat-Région 2021-2027, approuvé le 26 septembre 2024, prévoit le financement d'études de prolongement de lignes de métro et comporte à cet effet une liste des projets à étudier, sans préjuger des conclusions de ces études quant aux besoins associés ou à leur faisabilité.

Il est également stipulé qu'au-delà des tronçons prévus dans le cadre du Grand Paris Express, de nouvelles lignes ou de nouveaux prolongements de métro pourraient être examinés et faire l'objet d'études, en particulier pour la desserte des territoires peu ou mal desservis aujourd'hui en grande couronne.

L'ensemble des ces études seront menées en parallèle car elles doivent permettre de hiérarchiser les projets en termes d'opportunité et de faisabilité afin de distinguer, sur la base d'un traitement homogène aboutissant à une analyse multicritère :

- Les projets les plus opportuns, qui pourraient être retenus pour un approfondissement d'études (niveau Dossier d'émergence ou Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales dit DOCP) dans le cadre du prochain CPER ;
- Les projets dont l'opportunité doit s'envisager à plus long terme et pour lesquels un approfondissement est à prévoir dans cette temporalité ;
- Les projets qui présentent une faisabilité technique trop complexe et coûteuse et/ou une opportunité socio-économique trop faible pour envisager une poursuite d'études.

La présente convention constitue la première convention de financement d'un programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E.

ARTICLE 1 OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite du programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E.

Elle a pour objet :

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

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

« Projets de métro inscrits au SDRIF-E – Programme d'études »

ARTICLE 2 PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention finance le programme d'études qui porte directement sur quinze projets de création ou/et de prolongement de lignes de métro :

- Treize prolongements du métro historique
 - M10 jusqu'à Ivry puis les Ardoines,
 - M10 jusqu'à Saint-Cloud,
 - M5 jusqu'à Place de Rungis,
 - M11 jusqu'à Noisy-Champs,
 - M12 jusqu'à Sèvres,
 - M7 jusqu'à Mairie de Drancy,
 - M9 jusqu'à Montreuil (Hôpital),
 - M1 jusqu'à Nanterre La Boule ou La Garenne-Colombes,
 - M14 jusqu'à Morangis,
 - M4 jusqu'à Châtenay-Malabry,
 - M3 jusqu'à Montreuil,
 - M2 jusqu'à Rueil-Suresnes Mont-Valérien,
 - M3 jusqu'à Bécon-les-Bruyères ou Les Vallées.
- Le prolongement de la ligne 18 de l'Aéroport d'Orly à Montgeron-Crosne et Boissy-Saint-Léger (non inclus dans le Schéma d'Ensemble du réseau de transport public du Grand Paris) ;
- La liaison Nanterre La Folie – Argenteuil – Triangle de Gonesse, dénommée aussi « ligne 19 » ;

Deux autres projets font l'objet d'études dans d'autres cadres et seront intégrés aux synthèses réalisées dans le cadre du présent programme d'études :

- Le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay (études pour préparer un nouveau Schéma de principe ainsi qu'un nouveau dossier d'enquête publique) ;
- Le prolongement de la ligne 18 de Versailles-Chantiers à Nanterre la Folie (qui fait partie du Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et fait l'objet d'études sous maîtrise d'ouvrage SGP pour préparer un dossier d'enquête publique).

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

2.2 Organisation générale des études

Les études de l'ensemble des projets seront réalisées en parallèle. L'étude de chaque projet comportera deux volets : une étude d'opportunité et une étude de préfaisabilité technique, réalisées en parallèle pour s'alimenter mutuellement, suivant deux grandes phases d'étude :

- Phase 1 : Diagnostic ;
- Phase 2 : Analyse des variantes retenues à l'issue de la phase de diagnostic.

2.3 Déroulement détaillé

2.3.1 Phase préparatoire

Cette étape préalable vise à préparer le démarrage de l'étude au travers :

- du recueil de données d'entrée nécessaires à la phase de diagnostic,
- de la rédaction d'un livret pédagogique sur les fondamentaux d'un projet de métro, à destination d'une première prise de contact avec les territoires lors d'un séminaire de lancement.

L'objectif du livret pédagogique est de présenter aux parties prenantes la réalité d'un projet et d'un chantier de métro, au-delà du bénéfice d'une amélioration de la desserte locale à terme : durée moyenne d'études et de travaux, besoins techniques nécessaires à un prolongement de ligne, méthodes constructives usuellement utilisées, impacts et nuisances usuelles d'un chantier de métro sur l'espace public, l'exploitation de la ligne existante et les acquisitions foncières. La rédaction de ce livret s'appuiera notamment sur des retours d'expériences sur des projets de métro récemment mis en service : prolongements des lignes 4 à Bagneux Lucie Aubrac, ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers et enfin ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen puis Saint-Denis Pleyel et Aéroport d'Orly.

Les éléments issus de ce livret seront présentés lors d'un séminaire de lancement du programme d'études.

2.3.2. Phase 1 : Diagnostic

Cette phase 1 vise à préciser les problématiques de desserte de chaque secteur d'étude et proposer une ou plusieurs variantes à étudier pour chaque projet.

En premier lieu, un secteur d'étude sera préalablement défini pour chacun des projets listés à l'article 2.1, en fonction des fuseaux potentiels de tracé à analyser. Les analyses listées ci-après seront réalisées pour chacun de ces secteurs d'étude :

Le diagnostic territorial portera sur la situation actuelle et à l'horizon 2040, horizon du SDRIF-E. Il portera spécifiquement sur les items suivants :

- Enjeux urbains,
- Besoins de déplacements,
- Offre, fréquentation et performance du réseau de transports collectifs,

- Potentiel de rabattement.

Le diagnostic de préfaisabilité identifiera les enjeux techniques d'insertion du futur prolongement pour chaque territoire : analyse du contexte territorial, contraintes techniques, identification de variante de tracé limitant les impacts sur le cadre de vie et le fonctionnement urbain.

En outre, pour chaque ligne de métro existante concernée par un projet de prolongement, il sera produit un diagnostic de ligne présentant les principales caractéristiques techniques de la ligne existante :

- Tracé et caractéristiques principales,
- Fonctionnement et exploitation de la ligne,
- Évolutions prévues à court et moyen termes.

La synthèse de la phase 1 rassemblera le diagnostic territorial et le diagnostic de préfaisabilité, et proposera des variantes de tracé à étudier en phase 2.

Ces éléments de synthèse feront l'objet d'une restitution aux territoires, lors de rencontres organisées par secteurs de projet(s) avec les collectivités locales concernées, la DRIEAT et la région Île-de-France.

2.3.3. Phase 2 : Analyse d'opportunité et de préfaisabilité des variantes retenues à l'issue de la phase 1

L'analyse réalisée en phase 2 portera sur 20 à 30 variantes au global sur l'ensemble des projets, identifiées en fin de phase 1 à l'issue des échanges avec les territoires.

- Etudes de niveau préfaisabilité des tracés retenus à l'issue de la phase 1,
- Estimation des coûts et bilan financier,
- Analyse des potentiels de développement de pôles multimodaux autour des stations,
- Analyse de l'opportunité des projets et de l'impact (amélioration de l'accessibilité, prévisions de fréquentation, bilan socio-économique, première appréciation des impacts environnementaux)
- Synthèse du programme d'études : assemblage des analyses opportunité / préfaisabilité / coûts.

A l'issue de la phase 2, une analyse multicritère sera réalisée à partir de l'ensemble des paramètres évoqués ci-avant, permettant de hiérarchiser les projets selon des critères de préfaisabilité, d'opportunité et de coûts.

2.4 Délais de réalisation

Les dates de fin prévisionnelle des deux phases distinctes, objets de la présente convention, sont les suivantes :

- Restitution de la phase 1 : mi 2026,
- Finalisation de la phase 2 : mi 2027.

ARTICLE 3 ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

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

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

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage des études

3.2.1 Identification du maître d'ouvrage

Conformément à l'article L1241-4 du code des Transports, Ile-de-France Mobilités est chargé de s'assurer de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées et d'en déterminer la localisation, le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle.

Pour la mise en œuvre de la présente convention, Île-de-France Mobilités n'est donc pas uniquement Autorité Organisatrice, mais aussi maître d'ouvrage de l'étude.

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des éléments du programme d'études, tels que définis dans l'article 2, objet de la présente convention.

Le Maître d'ouvrage s'engage à prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

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

3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisé à l'article 4.2 ;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisé à l'article 2.4 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir les financeurs 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 par :

- l'État,
- la région Île-de-France.

3.3.2 Engagement

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

ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **6 038 063 € HT courants, non révisables et non actualisables**.

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

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Programme d'étude des projets de métro inscrits au SDRIF-E Coûts		
Postes de dépenses	MOA	Coût € HT courant
Projets listés au CPER :		
Etudes de préféabilité technique sur les prolongements du métro historique (dont double regard sur les prévisions de fréquentation)	IDFM	3 850 238 €
Etudes d'interconnexions avec les gares SNCF	IDFM	633 150 €
Accompagnements transverses (AMO communication, AMO environnemental...)	IDFM	100 000 €
Diagnostiques territoriaux et études d'opportunité, y compris prévisions de fréquentation	<i>Ces prestations sont réalisées en propre par Ile-de-France Mobilités et ne font pas l'objet d'une demande de financement au titre de la présente convention</i>	
Sous-total		4 583 388 €
Projets complémentaires identifiés au SDRIF-E :		
Etudes de préféabilité technique et environnementale L18 Est (Orly - Boissy Saint Léger) y compris interface avec les lignes existantes et les lignes GPE en cours d'étude sous MOA SGP (interconnexions, contraintes d'exploitation...)	IDFM	408 146 €
Etudes de préféabilité technique et environnementale L19 y compris interface avec les lignes existantes et les lignes GPE en cours d'étude	IDFM	470 938 €

sous MOA SGP (interconnexions, contraintes d'exploitation...)		
Etudes d'interconnexions avec les gares SNCF	IDFM	575 591 €
Diagnostiques territoriaux et études d'opportunité, y compris prévisions de fréquentation	<i>Ces prestations sont réalisées en propre par Ile-de-France Mobilités et ne font pas l'objet d'une demande de financement au titre de la présente convention</i>	
Sous-total		1 454 675 €
MONTANT TOTAL		6 038 063 €

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

4.4 Plan de financement

Le plan de financement établi au titre de la présente convention est établi en euros courants non actualisables et non révisables HT comme suit :

Programme d'études des projets de métro inscrits au SDRIF-E			
Plan de financement – Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	100 %
IDFM	1 811 419 €	4 226 644 €	6 038 063 €

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

4.5.1 Versement d'acomptes

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

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acomptes seront établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier et s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant de la subvention.

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

4.5.2 Versement du solde

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

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

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

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

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

En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.5.3 Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

4.5.4 Bénéficiaire et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **Île-de-France Mobilités**, 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	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr

Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Projets de Métro et Pôles	01 87 05 21 00
------------------------------------	--	---	----------------

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7 Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5 MODALITES DE CONTRÔLE

5.1 Par les financeurs

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

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

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

5.2 Par Île-de-France Mobilités

Dans le cadre de l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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 7.

5.3 Intervention d'experts

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

ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- En cas de perspective de dépassement

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les co-financeurs sont informés lors du comité technique. Les Maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des co-financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

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

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarios selon lesquels le projet, et au besoin l'opération peuvent être réalisées sans financement complémentaire.

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

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

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

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

ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1 Comité Technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

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

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de leurs missions. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice. Il fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

L'ensemble des documents présentés par le Maître d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification du programme,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le Maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

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

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

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

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

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

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

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

ARTICLE 9 DISPOSITIONS GENERALES

9.1 Modification de la convention

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

9.2 Règlement des litiges

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

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

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

9.3 Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

9.4 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 8, la présente convention expire :

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

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

9.5 Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Laurence DEBRINCAT, Directrice Prospective et Etudes

Arnaud CROLAIS, Directeur des Infrastructures

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN € COURANTS

€ HT courants	2026	2027	2028	Total
Etat (30 %)	227 640 €	898 210 €	685 570 €	1 811 419 €
Région (70 %)	531 159 €	2 095 823 €	1 599 662 €	4 226 644 €

Annexe 6 : T13 phase 2 convention de financement REA 2

2025

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

**Convention de financement relative à
la réalisation de l'opération
REA 2 et acquisitions foncières**
Convention n°



Yvelines
Le Département

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

**« Convention de financement relative à la réalisation de l'opération
Tram T 13 Phase 2 – REA 2- AF4 »**

PREAMBULE.....	7
Article 1. Objet de la convention de financement.....	9
Article 2. Périmètre et calendrier de la convention REA 2.....	9
2.1. <i>Périmètre de la convention</i>	9
2.2. <i>Délais de réalisation</i>	9
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	9
3.1. <i>L'Autorité organisatrice</i>	9
3.2. <i>La maîtrise d'ouvrage du Projet</i>	10
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage.....	10
3.2.2. Rôle du Coordonnateur des Maîtres d'ouvrage vis-à-vis des Maîtres d'ouvrage..	10
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage	11
3.2.4. Identification	11
3.2.5. Engagements	11
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	12
4.1. <i>Régime de TVA</i>	12
4.2. <i>Estimation du coût du Projet</i>	12
4.3. <i>Coûts détaillés par Maître d'ouvrage</i>	12
4.4. <i>Plan de financement</i>	14
4.4.1. Plan de financement des bus de substitution.....	14
4.4.2 Plan de financement pour chaque maître d'ouvrage hors frais de substitution :.....	15
4.5. <i>Modalités de versement des fonds par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines</i>	15
4.5.1. Versement d'appel de fonds.....	15
4.5.2. Versement du solde	17
4.5.3. Paiement.....	18
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	18
4.6. <i>Caducité des subventions</i>	20
4.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région	20
4.6.2. Caducité des subventions de l'État.....	20
4.7. <i>Comptabilité des Bénéficiaires</i>	20
Article 5. Modalités de contrôle par les financeurs.....	20
Article 6. Audit.....	20
Article 7. Gestion des écarts.....	20
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention.....	21
Article 9. modification des avant-projets	21
Article 10. bilan physique et financier du projet.....	21
Article 11. Propriété, communication et diffusion des études	21
Article 12. Dispositions générales.....	21
12.1. <i>Modification de la convention</i>	21
12.2. <i>Règlement des litiges</i>	21
12.3. <i>Résiliation de la convention</i>	21
12.4. <i>Date d'effet et durée de la convention</i>	22
12.5. <i>Mesures d'ordre</i>	22
ANNEXES	28

Entre,

En premier lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du _____,
- Le **Département des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, ci-après désigné par « le Département », dûment mandaté par délibération n° _____ de la Commission Permanente du Conseil départemental du _____,

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

En deuxième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, Établissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 39 bis / 41 rue de Châteaudun, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment mandaté par délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du _____
- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, Président-Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

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

En dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de l'expropriation,

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

Vu la délibération n°2024-224 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 27 septembre 2024 approuvant la convention de financement REA 1 et acquisitions foncières,

Vu la délibération n°2024-224 de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du 27 septembre 2024 approuvant le protocole de financement « T13 phase 2 »,

Vu la délibération n°2024-CD-2-8024 de Conseil Départemental des Yvelines du 27 septembre 2024 approuvant le « protocole de financement des travaux du T13 phase 2 »,

Vu la délibération n°2024-CD-2-8024 de Conseil Départemental des Yvelines du 27 septembre 2024 approuvant la « Convention de financement REA1 des travaux du T13 phase 2 »,

Vu la délibération n°20241112-200 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024 approuvant la convention de financement relative à la réalisation de l'opération REA1 et acquisitions foncières

Vu la délibération n°20241112-201 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024 approuvant le protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet.

Vu la délibération n° CP 2025- de la Commission Permanente de la Région Île-de-France du approuvant la présente convention,

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

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

DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service du prolongement de la ligne Tram T13 entre Lisière Pereire et Achères-Ville RER, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement définis dans le cadre de la présente convention.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Etudes », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1.

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

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

PREAMBULE

Présentation du projet

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

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

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

Le projet Tram T13 Phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER a fait l'objet d'une concertation en 2013, puis d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2014. Pour prendre en compte les conclusions de l'enquête publique, les porteurs du projet ont engagé des études complémentaires sur la faisabilité d'un tracé alternatif permettant une correspondance en gare de Poissy avec le RER E prolongé à l'Ouest, le RER A et une trentaine de lignes de bus. Ce nouveau tracé a fait l'objet d'une enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 8 janvier au 9 février 2018. Le 23 avril 2018, la commission d'enquête s'est prononcée en faveur de ce tracé urbain et a émis un avis favorable au dossier de déclaration d'utilité publique complémentaire du Tram 13 express Phase 2. Le 6 décembre 2018, le projet a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté n°78-2018-12-06-013 et prorogé par l'arrêté 78-2023-06-09-00003 le 20 juin 2023.

Le projet T13 phase 2 a fait l'objet d'un protocole de financement entre les 3 financeurs et les 2 maîtres d'ouvrage notifié le 2 décembre 2024.

La première tranche de travaux et les acquisitions foncières a fait l'objet de la convention REA 1 / AF3 notifiée le 2 décembre 2024.

La présente convention porte sur le financement de la deuxième tranche de réalisation des travaux de l'opération Tram T13 Phase 2 et la poursuite des acquisitions foncières.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier 2013. Les maîtres d'ouvrage justifient in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP01 définitif.

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

Pour Ile de France Mobilités :

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

Pour SNCF Réseau :

- application de la chronique présentée aux financeurs,

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

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT

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

Elle a pour objet de :

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

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

« Tram T13 phase 2 – convention de financement – REA 2- AF4 »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE LA CONVENTION REA 2

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur le financement de la réalisation de la deuxième tranche du projet Tram T13 Lisière Pereire – Achères-Ville RER (phase 2).

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

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation prévisionnel des travaux du T13 phase 2 est fixé à 36 mois à compter de la date de notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

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

ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, du planning et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage du Projet

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- être le rapporteur des Maîtres d'ouvrage devant les différents comités de suivi (Cf. Article 8 de la présente convention) et de faire la synthèse, qui fera l'objet d'une validation préalable par les Maîtres d'ouvrage avant transmission, des rapports des Maîtres d'ouvrage.

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

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect des coûts du périmètre conventionnel, sous réserve de bénéficier dans les temps de la complétude du besoin de financement ;
- Le respect du calendrier défini à l'article 2.2. et à l'annexe 3 de la présente convention.

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

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

3.2.4. Identification

Le financement de l'opération est assuré dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, par :

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

3.2.5. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du Projet

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **62 445 779 € en euros courants HT, répartis comme suit :**

MOA	Coût prévisionnel en M€ constants aux CE 01/2013	Coût prévisionnel en M€ courants
SNCF Réseau*	9 889 696	13 601 753
IDFM**	37 370 785	48 844 026
Total	47 260 481	62 445 779

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

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

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

4.3. Coûts détaillés par Maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Tram T13 phase 2 Lisière Pereire – Achères-Ville RER – REA 2 -AF4			
Maître d'ouvrage	Postes de dépenses	Coût en M €HT constants aux CE 01/2013	Coût en M €HT courants
Île-de-France Mobilités	Frais MOE	1,61	2,13
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	3,74	4,89
	Travaux (yc travaux préparatoires et dévoiements de réseaux)	22,92	30,02
	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	4,65	6,03
	Provisions pour aléas et incertitudes	4,45	5,78
	Total IDFM	37,37	48,84
SNCF Réseau	Frais MOE	2,80	3,91
	Frais MOA ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage	1,56	2,18
	Provisions pour aléas et Imprévus	0,97	1,36
	Travaux	2,46	3,33
	Bus de substitution	2,09	2,81
	Acquisitions foncières		
	Total SNCF RESEAU	9,89	13,60
TOTAL tous périmètres MOA		47,26	62,44

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

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

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

4.4. Plan de financement

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

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 2- AF4				
Montant € courants HT et %				
	Etat 21%	Région 49%	Département des Yvelines 30%	TOTAL
MOA Île-de-France Mobilités	10 257 245,46	23 933 572,74	14 653 207,80	48 844 026,00
MOA SNCF Réseau	2 856 368,13	6 664 858,97	4 080 525,90	13 601 753,00
TOTAL	13 113 613,59	30 598 431,71	18 733 733,70	62 445 779,00

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation.

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, dans le respect des clés de financement du CPER sur l'ensemble du coût d'objectif du projet. Un bilan sera fait à la fin de l'opération sur la base des montants réellement dépensés en travaux et en bus pour s'assurer du respect des clés de financement CPER.

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à **2 813 964,66 €**.

4.4.1. Plan de financement des bus de substitution

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 2- AF4				
Montant € courants HT et %				
	Etat 100%	Région 0%	Département des Yvelines 0%	TOTAL
MOA SNCF Réseau	2 813 964,66 €			2 813 964,66 €

4.4.2 Plan de financement pour chaque maître d'ouvrage hors frais de substitution :

Pour Île-de-France Mobilités, le plan de financement initial s'applique :

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 2 – AF4 Montant € courants HT et %				
	Etat 21%	Région 49%	Département des Yvelines 30%	TOTAL
MOA Île-de-France Mobilités	10 257 245,46	23 933 572,74	14 653 207,80	48 844 026,00

Pour SNCF Réseau, le plan de financement suivant s'applique :

Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 2 – AF4 Montant € courants HT et %				
	Etat 0,39%	Région 61,78%	Département des Yvelines 37,83%	TOTAL
MOA SNCF Réseau	42 403,47	6 664 858,97	4 080 525,90	10 787 788,34

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement relatives aux dépenses hors bus de substitution. Pour les dépenses concernant les bus de substitution, il sera fait application des clefs de financement mentionnées à l'article 4.4.1.

4.5. Modalités de versement des fonds par l'Etat, la Région et le Département des Yvelines**4.5.1. Versement d'appel de fonds**

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

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

Les acomptes sont versés par la Région et le département des Yvelines au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau et IDFM.

Pour tous les maîtres d'ouvrage, la demande de versement des acomptes formulée comprendra :

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

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

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

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

Les acomptes sont versés par l'Etat au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau et IDFM.

La demande de versement des acomptes formulée par **SNCF Réseau** comprendra :

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

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

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

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

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'opération et de la présente convention), daté et signé par le Directeur d'opération ou un représentant dûment habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet par postes de dépense tels que définis à l'article 4.3 de la convention, daté et certifié par le directeur d'opération ou un

représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage. Ce tableau justificatif sera exprimé en euros constants, en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif ;

- un état récapitulatif des factures acquittées, daté et visé par le comptable public d'Île-de-France Mobilités ;

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations transports du volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Pour le département des Yvelines, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement des travaux ne peut excéder 95 % du montant de la subvention.

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds des bénéficiaires.

4.5.2. Versement du solde

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

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus à l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal des organismes indiqués à l'article 3.2.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

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

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

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

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

- Une déclaration d'exécution des dépenses objet de la présente convention accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

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

4.5.3. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF : Spot.drieat@developpemeny-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	Pôle finance Direction de la comptabilité 2 rue Simone VEIL 93400 Sant Ouen-sur-Seine	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Département des Yvelines	DMO/SDPTM 2 place André Mignot 78012 VERSAILLES	Isabelle QUEIROGA 01 39 07 87 09 iqueiroga@yvelines.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Projets de Surface Zone 1
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Aude BRISAC – Gestionnaire financier 01 85 57 96 70 aude.pouyes@reseau.sncf.fr Direction Générale Finances et Achat

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

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

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

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

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés au département des Yvelines ne pourront être déposés dans Chorus Pro, ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés à la direction des mobilités à l'adresse citée pour le Département des Yvelines dans le tableau « domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers » ci-dessus.

4.6. Caducité des subventions

4.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.6.2. Caducité des subventions de l'État

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

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

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5. MODALITÉS DE CONTRÔLE PAR LES FINANCEURS

Les modalités de contrôle prévues à l'article 7 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024 s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 6. AUDIT

Les modalités d'audit prévues à l'article 8 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024. s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 7. GESTION DES ÉCARTS

Les modalités de gestion des écarts prévues à l'article 9 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024 s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION

Les modalités d'organisation et suivi de la présente convention sont identiques à celle prévues à l'article 10 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024 et s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Les modalités de modification des avant-projets prévues à l'article 11 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024 s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Les modalités de bilan physique et financier du projet prévues à l'article 12 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024.s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 11. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les modalités de propriété, communication et diffusion des études prévues à l'article 13 du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » notifié le 2 décembre 2024 s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.1. Modification de la convention

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

12.2. Règlement des litiges

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

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

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

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux Bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation dont les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, comprenant la mise en sécurité des sites, le démantèlement des installations de chantier, les éventuelles compensations ou dédommagements rendus nécessaires par l'arrêt de l'opération, les frais de dédit des marchés. Sur cette base, chaque Maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

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

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

12.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région Île-de-France,

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

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

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

Pour le Département des Yvelines,

Pierre BÉDIER
Président du Conseil départemental des Yvelines

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

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

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL
Président Directeur Général

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

Annexe 5 : Plan du projet Tram T13 phase 2

Annexe 1
Organigramme nominatif de l'opération

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

MAITRISE D'OUVRAGE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Maître d'ouvrage :

M. Arnaud CROLAIS

Directeur des Infrastructures

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

M. Julien LEVEQUE, Directeur de l'Agence Infrastructure Nouveaux Matériels.

Annexe 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL GLOBAL DES APPELS DE FONDS

Total MOA	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Etat	2 622 722,72	2 622 722,72	2 622 722,72	1 967 042,04	1 311 361,36	655 680,68	655 680,68	655 680,68	13 113 613,59
RIF	6 119 686,34	6 119 686,34	6 119 686,34	4 589 764,76	3 059 843,17	1 529 921,59	1 529 921,59	1 529 921,59	30 598 431,71
CD78	3 746 746,74	3 746 746,74	3 746 746,74	2 810 060,06	1 873 373,37	936 686,69	936 686,69	936 686,69	18 733 733,70
Total	12 489 155,80	12 489 155,80	12 489 155,80	9 366 866,85	6 244 577,90	3 122 288,95	3 122 288,95	3 122 288,95	62 445 779,00

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

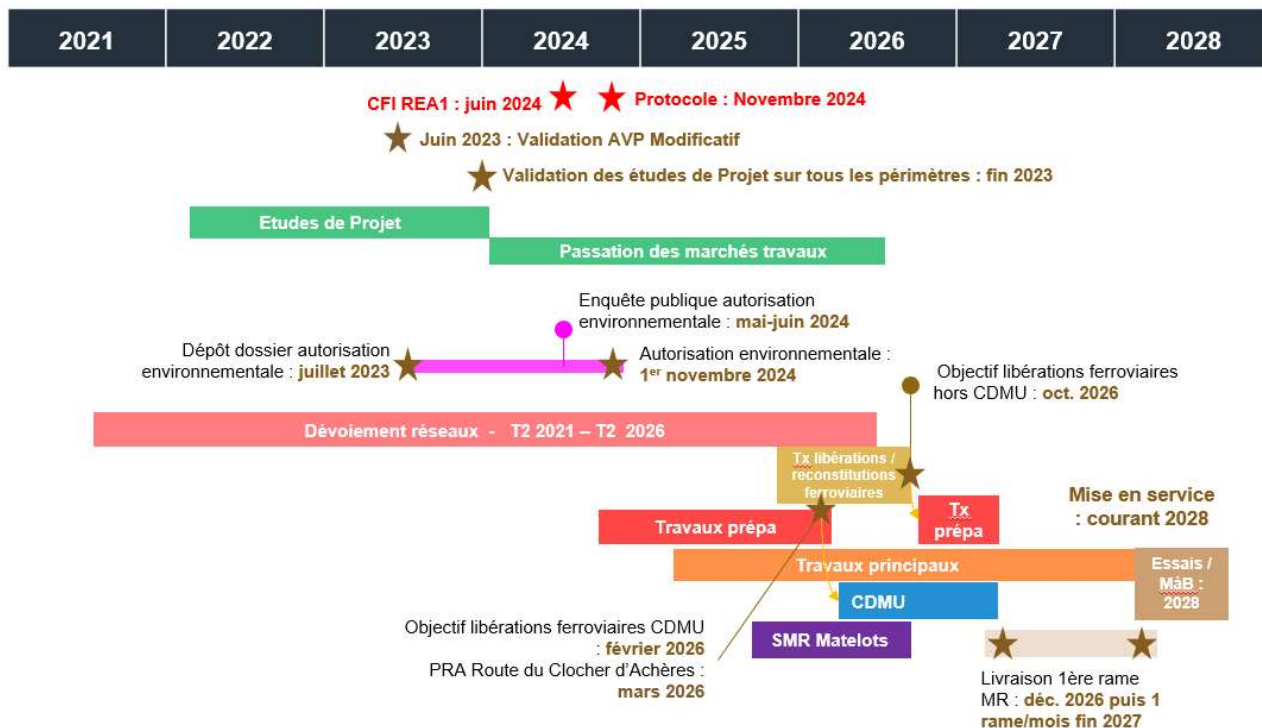
MOA IDFM	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Etat	2 051 449,09	2 051 449,09	2 051 449,09	1 538 586,82	1 025 724,55	512 862,27	512 862,27	512 862,27	10 257 245,46
RIF	4 786 714,55	4 786 714,55	4 786 714,55	3 590 035,91	2 393 357,27	1 196 678,64	1 196 678,64	1 196 678,64	23 933 572,74
CD78	2 930 641,56	2 930 641,56	2 930 641,56	2 197 981,17	1 465 320,78	732 660,39	732 660,39	732 660,39	14 653 207,80
Total	9 768 805,20	9 768 805,20	9 768 805,20	7 326 603,90	4 884 402,60	2 442 201,30	2 442 201,30	2 442 201,30	48 844 026,00

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF RESEAU

MOA SNCF Réseau	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Etat	571 273,63	571 273,63	571 273,63	428 455,22	285 636,81	142 818,41	142 818,41	142 818,41	2 856 368,13
RIF	1 332 971,79	1 332 971,79	1 332 971,79	999 728,85	666 485,90	333 242,95	333 242,95	333 242,95	6 664 858,97
CD78	816 105,18	816 105,18	816 105,18	612 078,89	408 052,59	204 026,30	204 026,30	204 026,30	4 080 525,90
Total	2 720 350,60	2 720 350,60	2 720 350,60	2 040 262,95	1 360 175,30	680 087,65	680 087,65	680 087,65	13 601 753,00

Annexe 3

Calendrier prévisionnel de réalisation



Annexe 4

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

Périmètre Île-de-France Mobilités

✓ **MOA et AMO :**

- Recueils de données (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.)
- Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île-de-France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération
- Agent foncier
- Communication
- Plateforme de gestion documentaire
- Conseil juridique
- Assurance
- Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)
- Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) général et interchantier
- Mission d'expertise par un organisme qualifié agréé (EOQA)
- Mission Contrôleur Technique (CT)
- Enquête parcellaire
- Etudes et travaux liés aux mesures compensatoires ou d'accompagnement foncières, forestières et écologiques
- Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité
- Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification)
- Contrôle extérieur des travaux
- AMO essais d'ensemble
- Prestations de sécurité ferroviaire en phase travaux et bus de substitution
- Plan de gestion lisière étagée.

✓ **MOE :**

- La poursuite des DCE et de l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA IDFM
- La poursuite de la maîtrise d'œuvre travaux (Ligne, reconstitutions riveraines, CdMU, SMR et systèmes), et des missions complémentaires de MOE en phase travaux

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

Les AF peuvent induire des frais suivants :

- les frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats, référés preventifs ...)
- 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 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.) ;
- La poursuite des travaux de reconstitutions ferroviaires le long du RFN
- Les frais d'occupation temporaire en phase travaux

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

✓ **Dévoiements des réseaux**

- Protections cathodiques des canalisations GRDF
- Travaux de dévoiement et de réfection des réseaux humides rue A. Bolland

✓ **Travaux préparatoires**

- Détection et dépollution pyrotechnique
- Travaux d'accompagnement et travaux divers de voirie
- Travaux de défrichement et de débroussaillage
- Etude et travaux de raccordement des sous-stations d'alimentation en énergie électrique et du CdMU
- Lancement des travaux préparatoires du SMR.

✓ **Travaux**

- Poursuite des travaux du mur de soutènement avenue de Versailles, de démolition du PRA RD190 et de construction de l'escalier d'accès à la sous-station d'alimentation en énergie Gambetta ;
- Poursuite des travaux d'ouvrages d'art ;
- Poursuite des travaux de déboisement en forêt nord de Saint-Germain ;
- Poursuite des travaux des bâtiments techniques en ligne ;
- Poursuite des travaux d'infrastructures (aménagements de voirie et aménagements urbains) ;
- Poursuite des travaux liés aux courants forts ;
- Démarrage des travaux de terrassement en traversée forestière nord ;
- Démarrage des travaux de plate-forme tramway et de voie ferrée ;
- Démarrage des travaux d'espaces verts ;
- Démarrage des travaux de signalisation lumineuse de trafic ;
- Démarrage des travaux de mobilier en station ;
- Démarrage des travaux de ligne aérienne de contact ;
- Démarrage des travaux de signalisation ferroviaire tramway ;
- Démarrage des travaux du centre de maintenance urbain ;
- Travaux connexes du Golf de Saint-Germain-en-Laye.
- La commande des fournitures nécessaires aux travaux du SMR
- Démarrage des premier travaux du SMR (V26 sur fosse, V1,V2,V3)

Périmètre SNCF Réseau

✓ **MOA et AMO**

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

- Obligations réglementaires sur RFN : Mission de Sécurité Ferroviaire, Mission de Coordinateur Sécurité pour application du RTES, avis mainteneur du RFN, etc.
- ✓ MOE
 - La poursuite de l'établissement des DCE
 - La poursuite de la maîtrise d'œuvre générale
 - La poursuite de la maîtrise d'œuvre travaux
- ✓ Bus de substitution
- ✓ **Travaux**
 - Poursuite des travaux d'ouvrages d'art ;
 - Poursuite des travaux de déboisement en forêt de Saint-Germain ;
 - Commande de matériels symbolisés SNCF (équipements ferroviaires)
 - Démarrage des travaux d'aménagements paysagers ;
 - Commande d'études d'exécution signalisation (DEX)
 -

Annexe 5

Plan du projet Tram T13 phase 2

