# DÉLIBÉRATION N°CP 2025-213
**DU 25 SEPTEMBRE 2025**

## DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

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

**VU** le code des transports ;

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

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

**VU** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**VU** la délibération modifiée 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 n° CP 2019-255 du 18 septembre 2019 de la Région Ile-de-France approuvant la convention de financement du projet « Ligne Transilien J – Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes J et L » ;

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

**VU** la délibération n° CP2023-305 du 21 septembre 2023 approuvant la convention de financement n°6 relative à la poursuite des travaux d'adaptations des infrastructures du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING ;

**VU** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-140 du 30 mai 2024 approuvant la convention travaux n° 1 Melun-Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**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 de la Région Île-de-France du 27 septembre 2024 approuvant la convention de financement relative à la réalisation de l'opération Tram T13 Lisière- Pereire-Achères-ville RER (phase 2) - REA 1 et acquisitions foncières,

**VU** la délibération n° CP2024-306 du 15 novembre 2024 de la Région Île-de-France approuvant la convention relative aux premiers travaux nécessaires à l'indépendance électrique du site de Levallois- ligne L,

**VU** la délibération n° CP 2024-306 du 15 novembre 2024 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention pour la construction de la nouvelle gare SNCF de Champigny-Villiers-Bry – convention études complémentaires de convergence avec le projet RER E Est+;

**VU** la délibération n° CP 2024-306 du 15 novembre 2024 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention n°1 concernant la prise en charge des besoins complémentaires du Schéma Directeur d'Accessibilité ;

**VU** la délibération n° CP 2025-123 du 19 juin 2025 du conseil régional d'Île-de-France approuvant le protocole relais EOLE n°5 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° CP 2025-123 du 19 juin 2025 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention d'exécution du protocole relais EOLE n°5 ;

**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 2025-213 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

**Article 1 :**

Approuve l'avenant à la convention de financement « Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes Transilien J et L » joint en annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

**Article 2 :**

Approuve le « protocole de financement pour la construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry » joint en annexe 3 à la présente délibération et autorise la présidente à le signer.

**Article 3 :**

Décide de participer au financement du projet « Construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry – Convention de financement travaux n°1 » 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 **42 786 387,45 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **42 786 387,45 €** 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 7112 « Nouvelles interconnexions au GPE »,
- Opération 711201 « Gare de Bry-Villiers-Champigny ».

**Article 4 :**

Décide de participer au financement du projet « Schéma Directeur d'Accessibilité **–** Deuxième convention des besoins complémentaires de la phase travaux (dite BC2) » détaillé en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **45 125 000 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **45 125 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 820 « Services communs », programme HP 820-001 « Accessibilité du réseau », action 18200101 « Accessibilité du réseau », du budget 2025.

**Article 5 :**

Adopte le protocole relais n°5 d'exécution du protocole-cadre modifié relatif aux engagements financiers nécessaires à la poursuite du projet EOLE à l'ouest, initialement approuvé par délibération n° CP 2025-123 du 19 juin 2025.

Autorise la présidente du conseil régional à signer la nouvelle version du 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 6.

**Article 6 :**

Adopte la convention de financement modifiée 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 », initialement approuvée par délibération n° CP 2025-123 du 19 juin 2025.

Autorise la présidente du conseil régional à signer la nouvelle version de 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 7.

**Article 7 :**

Décide de participer au financement du projet « RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°7 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention pour un montant maximum prévisionnel de **3 500 000 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **3 500 000 €** 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 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710102 « Schéma directeur du RER B ».

**Article 8 :**

Adopte l'avenant à la convention de financement : « Tram T13 Phase 2 – convention REA 1 et acquisitions foncières » joint en annexe 9 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Adopte la fiche-projet n°24006278 modifiée relative à la subvention « Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Convention de financement REA 1 (SNCF Réseau) » initialement adoptée par délibération N° CP 2024-224 du 27 septembre 2024 par la fiche-projet 24006278 jointe en annexe 10 à la présente délibération.

**Article 9 :**

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien R et trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Avenant à la convention travaux n°1 » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de trois subventions d'un montant maximum prévisionnel de **3 312 961,20 €.**

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 11 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **3 312 961,20 €** 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 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710116 « Schéma de secteurs Transilien – ligne R ».

**Article 10 :**

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien R et trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention travaux n° 2 » détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **10 079 344,01 €.**

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 12 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **10 079 344,01 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 582007017 « Liaisons ferroviaires » du budget 2025.

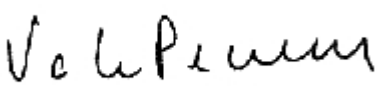
Cette affectation relève du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »,
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »,
- Projet 7101 « Amélioration et modernisation des RER et Transiliens »,
- Opération 710116 « Schéma de secteurs Transilien – ligne R ».

**Article 11 :**

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

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



**VALÉRIE PÉCRESSE**

Acte rendu exécutoire le 25 septembre 2025, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 25 septembre 2025 (référence technique : 075-237500079-20250925-lmc1241827-DE-1-1) et affichage ou notification le 25 septembre 2025.

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

# ANNEXES A LA DELIBERATION

# Annexe 1 : fiches projets

Commission permanente du 25 septembre 2025 - CP2025-213

**DOSSIER N° 25000326 - CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE GARE SNCF DE VILLIERS-CHAMPIGNY-BRY – CONVENTION TRAVAUX n°1 (SNCF RESEAU)**

**Dispositif** : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
**Imputation budgétaire** : 908-822-2041723-582007-200
Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|---|---|---|---|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 142 673 103,84 € HT | 29,99 % | 42 786 387,45 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 42 786 387,45 € |

**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 destinée à financer la réalisation des travaux de construction (tranche 1) de la future gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB), en interconnexion avec le Métro Ligne 15 du Grand Paris Express.

**Dates prévisionnelles** : 1 janvier 2025 - 31 décembre 2032
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Considérant qu'il s'agit de la poursuite de l'opération de construction de la gare VCB ayant déjà fait l'objet du financement de travaux préparatoires, il est proposé d'accorder à la maitrise d'ouvrage, un démarrage anticipé des travaux à compter du 1er janvier 2025.

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

La future gare de Villiers-Champigny-Bry (ex Bry-Villiers-Champigny), dite VCB, permettra de créer un nouvel arrêt sur le réseau ferré national (RFN) pour les trains de la ligne E du RER (branches Sud) et ceux de la ligne P du Transilien (branches sud Provins et Coulommiers), en correspondance avec le futur métro automatique du Grand Paris Express (ligne 15 Sud).

Cette subvention permet de cofinancer la première tranche des travaux de construction de la future gare de Villiers-Champigny-Bry (convention travaux n°1), sous maitrise d'ouvrage SNCF Réseau, dans le cadre du protocole cadre de financement approuvé par délibération n° CP2025-213 de la commission permanente du 25 septembre 2025.

**Détail du calcul de la subvention :**
L'opération est financée au titre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le coût d'objectif du Projet est de 444,7 M€ (CE 01/2014). Le coût du Protocole, correspondant à la phase de réalisation des travaux, est de 406,8 M€ (CE 01/2014).

Dans le cadre du protocole de financement pour les travaux de la gare VCB, l'Etat et la SGP sont convenus que la part de financement attendue de l'Etat serait prise en charge par la SGP pour la période 2025 à 2027 et ce, en complément de sa propre part de financement.

Le montant des travaux, objet de la convention à laquelle se rapporte la présente fiche, s'élève à 144 465 536,00 € courants, dont 1 792 432,16 € au titre du volet bus de substitution, non financé par la Région, pour lequel un décroisement est donc opéré avec la SGP.

Par conséquent, le montant des travaux, hors bus de substitution, s'élève à 142 673 103,84 € et est pris en charge comme suit :

-Région : 29,99 %
-Société des Grands projets (SGP) : 53,75 %
-Métropole du Grand Paris: 1,73 %
-Département du Val-de-Marne : 7,26 %
-Département de la Seine-et-Marne : 7,26 %.

**Localisation géographique :**
- BRY-SUR-MARNE
- CHAMPIGNY-SUR-MARNE
- VILLIERS-SUR-MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Nouvelles interconnexions au GPE

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Foncier | 825 742,04 | 0,58% |
| Travaux | 97 060 686,38 | 68,03% |
| Provisions pour risques | 21 705 219,34 | 15,21% |
| Maitrise d'oeuvre | 15 571 135,62 | 10,91% |
| Maitrise d'ouvrage | 7 510 320,46 | 5,26% |
| Total | 142 673 103,84 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Région (sollicitée) | 42 786 387,45 | 29,99% |
| Société des Grands Projets (dont part Etat) (en cours d'attribution) | 76 693 835,13 | 53,75% |
| Métropole du Grand Paris (en cours d'attribution) | 2 468 981,66 | 1,73% |
| Département du Val-de-Marne (en cours d'attribution) | 10 361 949,80 | 7,26% |
| Département de Seine-et-Marne (en cours d'attribution) | 10 361 949,80 | 7,26% |
| Total | 142 673 103,84 | 100,00% |

Commission permanente du 25 septembre 2025 - CP2025-213

**DOSSIER N° 25000583 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°2 (Périmètre 1 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 | 2 415 792,25 € HT | 6,67 % | 161 133,34 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 161 133,34 € |

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

**Dates prévisionnelles** : 30 mai 2024 - 19 juin 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'opération 'Reprise de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté' a déjà bénéficié de subventions pour les premiers travaux. Considérant qu'il s'agit de la poursuite de ces travaux, par dérogation à l'article 17 du RBF, il est proposé d'accorder à la maîtrise d'ouvrage, un démarrage anticipé à compter de la délibération de la première convention travaux, soit le 30 mai 2024.

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

Le coût global de la tranche 2 des travaux s'élève à 17 673 734 € courants.

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

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

**Détail du calcul de la subvention :**
Cette opération est financée au titre du "volet mobilités" 23-27 du CPER 2021-2027.

Le montant global de la convention travaux n°2 s'élève à 17 673 734 € et se répartit en 2 périmètres.

Les clés de répartition au global sont les suivantes :

- 2 415 792,25 € relevant du périmètre n°1 porté par SNCF Réseau,
- 14 814356 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Réseau,

Concernant les travaux du périmètre n°1 d'un montant total de 2 415 792,25 €, portés par le CPER Île-de-France, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, les clés de répartion sont les suivantes :

- l'Etat à 93,33 %,
- la Région Île-de-France à 6,67 %,

**Localisation géographique :**
- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Travaux IFTE Melun-Moret (part CPER IDF) | 2 415 792,25 | 100,00% |
| Total | 2 415 792,25 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (en cours d'attribution) | 161 133,34 | 6,67% |
| Etat (sollicitée) | 2 254 658,91 | 93,33% |
| Total | 2 415 792,25 | 100,00% |

Commission permanente du 25 septembre 2025 - CP2025-213

**DOSSIER N° 25000628 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°2 (Périmètre 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 | 13 398 795,00 € HT | 74,02 % | 9 918 210,67 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 9 918 210,67 € |

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

**Dates prévisionnelles** : 30 mai 2024 - 19 juin 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'opération 'Reprise de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté' a déjà bénéficié de subventions pour les premiers travaux. Considérant qu'il s'agit de la poursuite de ces travaux, par dérogation à l'article 17 du RBF, il est proposé d'accorder à la maîtrise d'ouvrage, un démarrage anticipé à compter de la délibération de la première convention travaux, soit le 30 mai 2024.

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

Le coût global de la tranche 2 des travaux s'élève à 17 673 734 € courants.

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

La subvention, objet de la présente fiche, permet d'attribuer une deuxième subvention travaux à SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA), sur le périmètre 2 qui concerne le renforcement électrique de la ligne comprise entre Melun et Moret.

**Détail du calcul de la subvention :**
Cette opération est financée au titre du "volet mobilités" 23-27 du CPER 2021-2027.

Le montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 17 673 734 € et se répartit en 2 périmètres.

Les clés de répartition au global sont les suivantes :

- 2 859 378 € relevant du périmètre n°1 porté par SNCF Réseau,
- 14 814 356 € relevant du périmètre n°2 porté par SNCF Réseau,

Concernant les travaux du périmètre n°2, l'Etat prend en charge intégralement les bus de substitution. Le montant total à financer, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, s'élève donc à 13 398 795 €, et les clés de répartition sont les suivantes :

- l'Etat à 25,98 %,
- la Région Île-de-France à 74,02 %

**Localisation géographique :**
- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Travaux IFTE Melun-Moret - Périmètre 2 | 13 398 795,00 | 100,00% |
| Total | 13 398 795,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (sollicitée) | 9 918 210,67 | 74,02% |
| Etat (en cours d'attribution) | 3 480 584,33 | 25,98% |
| Total | 13 398 795,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25001140 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – Avenant REA n°1 (Périmètre 1 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 | 2 431 775,00 € HT | 5,00 % | 121 589,00 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 121 589,00 € |

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

**Dates prévisionnelles** : 30 mai 2024 - 19 juin 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'opération 'Reprise de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté' a déjà bénéficié de subventions pour les premiers travaux. Considérant qu'il s'agit de la poursuite de ces travaux, il est proposé d'accorder à la maîtrise d'ouvrage, un démarrage anticipé à compter de la délibération de la première convention travaux, soit le 30 mai 2024.

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

Le projet consiste à financer un complément des travaux déjà délibérés à la CP 2025-140 du 30 mai 2024 en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et de Paris - Gare de Lyon.

Le montant total de ce complément travaux, tous périmètres confondus, s'élève à 10 352 529 € courants.

La subvention, objet de la présente fiche, permet au travers d'un avenant à la convention travaux n°1 délibérée à la CP 2025-140 du 30 mai 2024 d'attribuer un complément de subvention à SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA), sur le périmètre 1 qui concerne le renforcement

électrique de la ligne comprise entre Melun et Moret.

**Détail du calcul de la subvention :**
Cette opération est financée au titre du volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le nouveau montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 82 720 057 € courants et se répartit en 2 périmètres, représentant un delta global de 10 352 529 € entre la convention travaux n°1 délibérée à la CP 2025-140 du 30 mai 2024 et le présent avenant.

Au titre du périmètre 1, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, l'écart s'élève à 2 431 773 € et se répartit ainsi :

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

**Localisation géographique :**
- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Complément travaux IFTE Melun-Moret | 2 431 775,00 | 100,00% |
| Total | 2 431 775,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (en cours d'attribution) | 121 589,00 | 5,00% |
| région Bourgogne-Franche-Comté (en cours d'attribution) | 121 589,00 | 5,00% |
| région Centre Val de Loire (en cours d'attribution) | 121 589,00 | 5,00% |
| Etat (sollicitée) | 2 067 008,00 | 85,00% |
| Total | 2 431 775,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25001144 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – Avenant REA n°1 (Périmètre 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 | 4 733 744,00 € HT | 67,40 % | 3 190 543,46 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 3 190 543,46 € |

**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 complémentaire concernant les travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris (périmètre n°2 compris entre Melun et Moret).

**Dates prévisionnelles** : 30 mai 2024 - 19 juin 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'opération 'Reprise de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté' a déjà bénéficié de subventions pour les premiers travaux. Considérant qu'il s'agit de la poursuite de ces travaux, il est proposé d'accorder à la maîtrise d'ouvrage, un démarrage anticipé à compter de la délibération de la première convention travaux, soit le 30 mai 2024.

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

Le projet consiste à financer un complément des travaux déjà délibérés à la CP du 30 mai 2024 en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et de Paris - Gare de Lyon.

Le montant total de ce complément travaux, tous périmètres confondus, s'élève à 10 352 529 € courants.

La subvention, objet de la présente fiche, permet au travers d'un avenant à la convention travaux n°1 délibérée en 2024 d'attribuer un complément de subvention à SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA), sur le périmètre 2 qui concerne le renforcement électrique de la ligne

comprise entre Moret Montereau ainsi que l'adaptation des voies de service en gare de Montereau.

**Détail du calcul de la subvention :**
Cette opération est financée au titre du volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le nouveau montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 82 720 057 € courants et se répartit en 2 périmètres, représentant un delta global de 10 352 529 € entre la convention travaux n°1 délibérée à la CP 2025-140 du 30 mai 2024 et le présent avenant.

Au titre du périmètre 2, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, l'écart s'élève à 4 733 744 € et se répartit ainsi :

- l'Etat à 32,60 %,
- la Région Île-de-France à 67,40 %.

**Localisation géographique :**
- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Complément travaux périmètre 2 - SNCF Réseau | 4 733 744,00 | 100,00% |
| Total | 4 733 744,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (en cours d'attribution) | 3 190 543,46 | 67,40% |
| Etat (sollicitée) | 1 543 200,54 | 32,60% |
| Total | 4 733 744,00 | 100,00% |

Commission permanente du 25 septembre 2025 - CP2025-213

**DOSSIER N° 25001285 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – Avenant REA n°1 (Périmètre 2 SNCF G&C))**

**Dispositif** : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-582007-200
Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|---|---|---|---|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 1 139,00 € HT | 72,76 % | 828,74 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 828,74 € |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS
Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY
75013 PARIS
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Alain QUINET, Directeur Général par intérim

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet :** attribution d'une subvention complémentaire concernant les travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris (périmètre n°2 compris entre Melun et Moret).

**Dates prévisionnelles** : 30 mai 2024 - 19 juin 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'opération 'Reprise de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté' a déjà bénéficié de subventions pour les premiers travaux. Considérant qu'il s'agit de la poursuite de ces travaux, il est proposé d'accorder à la maîtrise d'ouvrage, un démarrage anticipé à compter de la délibération de la première convention travaux, soit le 30 mai 2024.

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

Le projet consiste à financer un complément des travaux déjà délibérés à la CP 2024-140 du 30 mai 2024 en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et de Paris - Gare de Lyon.

Le montant total de ce complément travaux, tous périmètres confondus, s'élève à 10 352 529 € courants.

La subvention, objet de la présente fiche, permet au travers d'un avenant à la convention travaux n°1 délibérée à la CP 2025-140 du 30 mai 2024 d'attribuer un complément de subvention à SNCF Gares & Connexions, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA), sur le périmètre 2 qui concerne l'adaptation

de la gare de Fontaine-le-Port.
I

**Détail du calcul de la subvention :**
Cette opération est financée au titre du "volet mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le nouveau montant global de la convention travaux n°1 s'élève à 82 720 057 € courants et se répartit en 2 périmètres, représentant un delta global de 10 352 529 € entre la convention travaux n°1 délibérée à la CP 2025-140 du 30 mai 2024 et le présent avenant.

Au titre du périmètre 2, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, l'écart s'élève à 1139 € et se répartit ainsi :

- l'Etat à 27,24 %,
- la Région Île-de-France à 72,76 %,

**Localisation géographique :**
- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Complément travaux périmètre 2 - SNCF G&C | 1 139,00 | 100,00% |
| Total | 1 139,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (en cours d'attribution) | 828,74 | 72,76% |
| Etat (sollicitée) | 310,26 | 27,24% |
| Total | 1 139,00 | 100,00% |

Commission permanente du 25 septembre 2025 - CP2025-213

**DOSSIER N° 25003197 - RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°7**

**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 | 5 000 000,00 € HT | 70,00 % | 3 500 000,00 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 3 500 000,00 € |

**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 relative à la poursuite des études et travaux d'adaptation pour le déploiement du matériel roulant MI20.

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 31 décembre 2028
Démarrage anticipé de projet : Non

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

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé les opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur le RER B, dont le programme d'études d'adaptation des infrastructures. La présente convention consiste principalement à financer la poursuite des études et travaux d'adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du MI20.

**Détail du calcul de la subvention :**
Les études et travaux sont financés au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.
Le montant de la subvention est de 5 000 000 € pour SNCF Réseau répartis entre :
- l'Etat à 30 % (soit 1 500 000 €),
- la Région à 70 % (soit 3 500 000 €).

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

## PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Travaux | 4 100 000,00 | 82,00% |
| Provision pour risques | 321 313,00 | 6,43% |
| Maitrise d'oeuvre | 339 356,00 | 6,79% |
| Maitrise d'ouvrage | 239 331,00 | 4,79% |
| Total | 5 000 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Etat (en cours d'attribution) | 1 500 000,00 | 30,00% |
| Région Ile-de-France (sollicitée) | 3 500 000,00 | 70,00% |
| Total | 5 000 000,00 | 100,00% |

Commission permanente du 25 septembre 2025 - CP2025-213

**DOSSIER N° 25003205 - SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE - DEUXIEME CONVENTION DES BESOINS COMPLEMENTAIRES DE LA PHASE TRAVAUX (DITE BC2)**

**Dispositif** : Accessibilité des transports (n° 00000563)
**Délibération Cadre** : CR51-11 du 23/06/2011
**Imputation budgétaire** : 908-820-2041712-182001-200
Action : 18200101- Accessibilité du réseau

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|---|---|---|---|
| Accessibilité des transports | 180 500 000,00 € HT | 25,00 % | 45 125 000,00 € |
| | | **Montant total de la subvention** | 45 125 000,00 € |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS
Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY
75013 PARIS
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Alain QUINET, Directeur Général par intérim

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet :** attribution d'une deuxième subvention pour les besoins complémentaires relatifs aux travaux du Schéma directeur d'Accessibilité.

**Dates prévisionnelles** : 15 novembre 2024 - 31 décembre 2033
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Une subvention a déjà été accordée pour le financement des besoins complémentaires. Pour permettre la poursuite des travaux, il est proposé d'accorder à la maîtrise d'ouvrage un démarrage anticipé avec une date de prise en compte des dépenses fixée au 15 novembre 2024

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

La convention associée à la subvention attribuée a pour objet de couvrir de nouveaux besoins complémentaires de la phase travaux par rapport au coût d'objectif défini dans la convention-cadre de la tranche n° 3.

Entre 2018 et 2020, deux vagues successives de besoins complémentaires à l'enveloppe budgétaire initiale ont émergé. En 2022, suite à une négociation concernant la répartition de la prise en charge, le nouveau coût du programme a été stabilisé.

Le montant total des besoins complémentaires a été défini et négocié entre les partenaires (IDFM, Région et SNCF) sur la base des résultats de deux expertises menées en parallèle par Île-de-France Mobilités et par la Région.

L’enveloppe finale des besoins complémentaires s’élève donc à 429M€ CE2009, portant le coût global du programme à 1,883 Md€, soit une augmentation de + 29,5 % du coût initial.

**Détail du calcul de la subvention :**
Les études et travaux sont financés au titre de l'action budgétaire "Accessibilité du réseau".
Le montant de la subvention est de 180 500 000 € pour SNCF Gares & Connexions répartis entre :

- Île-de-France Mobilités à 50 % (soit 90 250 000 €),
- la Région Île-de-France à 25 % (soit 45 125 000 €),
- SNCF Gares & Connexions à 25 % (soit 45 125 000 €).

**Localisation géographique :**
- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** Hors CPER/Hors CPER

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

Exercice de référence : 2025

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Besoins complémentaires n° 2 | 180 500 000,00 | 100,00% |
| Total | 180 500 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Île-de-France Mobilités (en cours d'atttribution) | 90 250 000,00 | 50,00% |
| région Île-de-France (sollicitée) | 45 125 000,00 | 25,00% |
| SNCF Gares & Connexions (fonds propres) | 45 125 000,00 | 25,00% |
| Total | 180 500 000,00 | 100,00% |

# Annexe 2 : Avenant à la convention de financement « Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes Transilien J et L ».

2025

# Avenant à la convention de financement des adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes Transilien J et L

# Table des matières

PREAMBULE ..... 6
ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT ..... 7
ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 : "OBJET DE LA CONVENTION" ..... 8
ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 : « PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES SUR LES LIGNES J ET L » ..... 8
*2.1. Périmètre de la convention :* ..... *8*
*2.2. Délais de réalisation* ..... *10*
ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 " ESTIMATION DU COUT DES ETUDES ET TRAVAUX" ..... 11
Article 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.4 "BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION". 11
ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 "ORGANIGRAMME NOMIMATIF" ..... 12
ARTICLE 7 MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 "ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS ..... 12
ARTICLE 8 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 "CALENDRIER INDICATIF" ..... 12
ARTICLE 9. DISPOSITIONS DIVERSES ..... 13
ARTICLE 10. ENTRÉE EN VIGUEUR ..... 13

Entre,

**En premier lieu,**

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

- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° de la commission permanente du conseil régional en date du ,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Madame Séverine LEPERE, directrice générale adjointe SNCF Réseau Ile-de-France, dûment habilitée à cet effet,

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

**En troisième 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

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 la commande publique ;

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

**Vu** le décret 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

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

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

**Vu** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**Vu** la délibération n° 2016/253 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 13 juillet 2016 approuvant les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;

**Vu** la délibération n° 2016/498 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 15 novembre 2016 approuvant la commande de 52 NAT pour le réseau Transilien de Paris Saint Lazare ;

**Vu** la délibération n° CP 2017-121 du conseil régional du 8 mars 2017 approuvant la convention de financement des études Avant-Projet/Projet et premiers travaux des études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau de la ligne Transilien J ;

**Vu** la délibération n° 2017/138 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 22 mars 2017 approuvant la convention de financement des études pour le déploiement des Franciliens sur la ligne J ;

**Vu** la délibération n° 2018/047 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 14 février 2018 approuvant la convention de financement des études préliminaires, d'avant-projet, de projet et DCE des adaptations SNCF Réseau en lien avec la réalisation des installations de remisage et de maintenance SNCF Mobilités ;

**Vu** la délibération n° CP 2018-082 du conseil régional du 16 mars 2018 approuvant la convention de financement des études préliminaires, d'avant-projet, de projet et DCE des adaptations des installations fixes du périmètre de SNCF Réseau liées au garage et à la maintenance du matériel roulant des lignes L/A/J, E/P, N et D/R ;

**Vu** la délibération n° CP 2018-251 du conseil régional du 4 juillet 2018 approuvant la convention de financement des premiers travaux d'adaptation des infrastructures sur la ligne J entre Pontoise et Gisors ;

**Vu** la délibération n° 2018/276 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 11 juillet 2018 approuvant la convention de financement des premiers travaux pour le déploiement des Franciliens sur la ligne J entre Pontoise et Gisors ;

**Vu** la délibération n° CP 2019-070 du conseil régional du 19 mars 2019 approuvant la convention de financement du projet « Ligne Transilien J – Adaptation des infrastructures entre Mantes et Vernon – Etudes préliminaires et acquisitions de données »

**Vu** la délibération n° CP 2019-255 du conseil régional du 18 septembre 2019 approuvant la convention de financement du projet « Ligne Transilien J – Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes J et L » ;

**Vu** la délibération n° 2019/496 du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 12 décembre 2019 approuvant la convention de financement des adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes Transilien J et L ;

**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° 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 conseil régional du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération n° CP2024-306 du conseil régional du 15 novembre 2024 approuvant la convention relative aux premiers travaux nécessaires à l'indépendance électrique du site de Levallois- ligne L ;

**Vu** la délibération n°24FER026 du 12 novembre 2024 du Conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant la convention relative aux premiers travaux nécessaires à l'indépendance électrique du site de Levallois-ligne L ;

**Vu** la délibération n° du conseil régional d'Île-de-France du approuvant le présent avenant ;

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

**Il est convenu ce qui suit :**

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 l'amélioration de la robustesse de l''alimentation électrique de l'outil industriel de Levallois.

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

« **Convention** » : désigne la présente convention.

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

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

**PREAMBULE**

Contexte général

La convention de financement n°19FER047 pour des études et travaux d'adaptations des infrastructures des lignes J et L à l'arrivée du matériel roulant de type Francilien a été notifiée par IDFM en octobre 2020 et approuvée par la délibération de la région Ile-de-France n° CP 2019-255 du 18 septembre 2019.

Cette convention concernait :

- le financement des études d'avant-projet/projet et la réalisation des travaux liés à la première phase de l'opération d'adaptation des infrastructures de la ligne J5 entre Paris et Vernon (installation de balises) ;
- le financement des travaux d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau du site de La Garenne-Colombes sur la ligne L ;
- le financement complémentaire des travaux liés aux opérations nécessaires à l'adaptation des infrastructures SNCF Réseau de la ligne J6 entre Pontoise et Gisors pour le déploiement du Francilien.

Le présent avenant vise à intégrer dans le périmètre de cette convention la suite des travaux nécessaires à l'indépendance électrique du technicentre de Levallois sur la ligne L.

En effet, dans le cadre du déploiement du nouveau matériel roulant, le site de Levallois deviendra le site de maintenance dédié pour la ligne L. L'exploitation de ce site subit actuellement des dégradations lorsque l'alimentation des voies principales est coupée. Ceci perturbe tous les mouvements de rames, toutes les opérations de maintenance nécessitant l'alimentation de la rame ainsi que les essais à l'issue des opérations de maintenance.

L'indépendance électrique aux voies principales constitue un enjeu majeur pour la capacité de production du site de Levallois, en raison de l'ouverture à la concurrence de la lignes L au SA2026.

Le présent avenant ne modifie pas les objectifs généraux du projet. Il n'a pas de conséquence financière pour la Région.

Coût d'objectif prévisionnel provisoire global du projet

Le coût de la phase réalisation de l'indépendance électrique du poste de Levallois est de 9 926 820 euros constants CE 02/2021 soit 12 039 918 euros courants répartis de manière suivante :

- 4 646 020 euros constants CE 02/2021 soit 5 560 470 euros courants figurant dans cet avenant à la CFI
- 5 280 799 euros constants CE 02/2021 soit 6 479 448 euros courant intégrés à la CFI 22FER020.

## ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier le périmètre et le calendrier de la convention de financement des adaptations des infrastructures de SNCF Réseau des lignes J et L en vue du déploiement du Francilien. Ainsi, il convient de modifier les articles suivants de la convention initiale :

- L'article 1 « Objet de la convention »
- L'article 2 « Périmètre et calendrier de réalisation des travaux d'adaptation des infrastructures sur les lignes J et L » ;
- L'article 4.1 "Estimation du coût des études et travaux" ;
- L'article 4.4.4 "Bénéficiaire et domiciliation" ;
- L'annexe 1 "Organigramme nominatif" ;
- L'annexe 2 "Echéancier prévisionnel des appels de fonds" ;
- L'annexe 3 : "calendrier indicatif".

**ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 : "OBJET DE LA CONVENTION"**

L'article 1 est modifié comme suit :

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études et travaux partiels concernant les adaptations des infrastructures de SNCF Réseau en vue du déploiement du Francilien sur plusieurs sites des lignes J et L.

La présente convention a pour objet :

D'une part, de définir les modalités de financement de la poursuite des travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement commercial de la NAT sur les lignes J et L :

- Ligne J : Adaptation des infrastructures en ligne entre Pontoise et Gisors – suite des travaux
- Ligne J : Adaptation des infrastructures en ligne entre Paris-Vernon - études AVP/PRO et travaux (partie signalisation notamment balises)
- Ligne L : Site de La Garenne-Colombes – premiers travaux
- Ligne L : Indépendance électrique du technicentre de Levallois – suite des travaux

D'autre part, de préciser le contenu et les conditions de suivi de ces travaux dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes Transilien J et L ».**

**ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 : « PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES SUR LES LIGNES J ET L »**

L'article 2 est modifié comme suit :

**2.1. Périmètre de la convention :**

Cette convention concerne les études et travaux d'adaptation des infrastructures sous la maîtrise d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau liés au déploiement du Francilien sur la ligne J et la ligne L, notamment :

- Ligne J : Infrastructures en ligne entre Pontoise et Gisors (suite des travaux)

Concernant l'adaptation des infrastructures de la ligne J6 entre Pontoise et Gisors, les travaux de dégagement du gabarit des circulations (cote L) situés en dehors du territoire de l'Ile-de-France, d'un montant estimé à 500 000 €, inclus dans le périmètre de la convention de financement REA 1, sont intégrés aux travaux d'adaptation des gares concernées et financés, à ce titre, par les Régions Hauts-de-France et Normandie. Ces travaux ne sont donc plus financés par la région Ile-de-France et ne sont plus compris dans le périmètre de la convention de financement « Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur la ligne J entre Pontoise et Gisors – premiers travaux » votée

par délibération CP 2018-251 du 4 juillet 2018. Les montants de financement de cette convention demeurent inchangés. En effet, la convention tient compte des ajustements nécessaires correspondants.

- Ligne J : Infrastructure en ligne entre Paris-Vernon AVP/PRO et travaux (partie signalisation notamment balises)

Ces travaux constituent une première partie des travaux nécessaires au déploiement des NAT entre Paris et Vernon. Il s'agit essentiellement de la pose de balises KVB pour le dialogue sol-bord, donnant la hauteur des quais entre Paris et Vernon (déploiement ou non de l'emmarchement mobile) – et de la gestion de la vitesse de circulation sur le PRA de Poissy pour permettre la desserte commerciale des gares de la ligne J5 par le Francilien. Les autres travaux nécessaires au déploiement de la NAT feront l'objet d'une convention complémentaire, suite aux études préliminaires, objet d'une convention votée par délibération CP 2019-070 du 19 mars 2019.

- Ligne L : Site de La Garenne-Colombes REA 1

L'opération consiste en la réalisation des travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau du site de La Garenne-Colombes (permettant le garage et le nettoyage intérieur des rames). Les principales adaptations portées par SNCF Réseau porteront sur les composantes techniques suivantes : voies, éclairage, caténaires, signalisation, notamment l'allongement d'une voie, l'adaptation des entrevoies et la modification de la tête de faisceau (appareils de voies, caténaires et poste de signalisation) pour intégrer les deux voies nouvelles créées sur périmètre de SNCF Mobilités.

- Ligne L : Indépendance Electrique du technicentre de Levallois

L'objectif principal des travaux prévus est de garantir l'indépendance électrique des voies de service vis-à-vis des voies principales.

La solution consiste à réaliser les opérations ci-dessous :

- Pose d'un nouveau départ 25 kV dans la sous-station d'Asnières
- Création d'un nouveau poste d'alimentation sur le site de Levallois qui assurera l'approvisionnement des voies de service en énergie électrique (plateau de voies 21 jusqu'à la voie 53).
- Déploiement d'un feeder d'alimentation depuis la SST d'Asnières jusqu'au nouveau poste d'alimentation de Levallois.
- Adaptation du poste d'alimentation actuel (alimentation depuis les voie principales) en tant que poste d'alimentation de secours et pour permettre le changement de source d'alimentation sans avoir à mettre le site hors tension d'alimentation
- Adaptation de l'architecture d'alimentation en énergie traction du technicentre pour accueillir le nouveau poste d'alimentation avec un principe de commande à pied d'œuvre des nouveaux appareils.

La convention vise à permettre la réalisation des opérations et phases suivantes :

| **Opérations** | **Caractéristiques** | **Enjeu** | **Phases concernées** |
|---|---|---|---|
| Ligne J5 : Infra Paris-Vernon | Installation des balises et signalisation pour la circulation de la NAT entre Poissy et Vernon (constitue une phase partielle des travaux globaux) | Circulation matériel roulant | APO-REA |
| Ligne L : Site La Garenne-Colombes | Permettre le garage et la maintenance de la NAT sur le site de La Garenne-Colombes | Circulation matériel roulant | REA 1 |
| Ligne J6 : Adaptation infrastructures de la ligne J6 entre Pontoise et Gisors | Permettre la circulation et la desserte commerciale des gares franciliennes par la NAT en US/UM2 et circulations techniques associées entre Pontoise et Gisors | Circulation matériel roulant | REA 2 |
| Ligne L - Indépendance électrique du poste de Levallois | La dépendance électrique aux voies principales constitue un risque majeur engageant la capacité de production du site de Levallois, en raison de l'ouverture à la concurrence des lignes J et L au SA2026 et des futurs travaux du saut de mouton prévu sur l'axe de Paris Saint-Lazare, qui impactera la disponibilité de l'alimentation électrique. | Eviter les impacts sur le technicentre résultant des coupures électriques sur les voies principales | REA 2 |

## 2.2. Délais de réalisation

A compter de la notification de la convention par Ile de France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, les délais prévisionnels sont les suivants :

- Travaux d'infrastructure en ligne entre Pontoise et Gisors : 18 mois
- Etudes APO et travaux d'infrastructure en ligne entre Paris-Vernon APO-REA (partie balise et signalisation PRA de Poissy uniquement) : 39 mois
- Travaux de réalisation du site de La Garenne-Colombes : 18 mois

A compter de la notification de l'avenant à la convention par Ile de France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception, les délais prévisionnels sont les suivants :

- Indépendance électrique de Levallois : 12 mois

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux figure en annexe 3.

## ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 " ESTIMATION DU COUT DES ETUDES ET TRAVAUX"

L'article 4.1 est modifié comme suit :

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à l'objet de la présente convention est évalué 11 104 000 € euros courants conformément aux modalités d'actualisation définies à l'article 4.2.

Les appels de fonds seront calculés par application des modalités de calcul de l'article 4.4.1.

Le détail des coûts prévisionnels en euros courants est le suivant :

| **Opérations** | **Phases** | **Coûts HT en € courants** |
|---|---|---|
| APO-REA Paris Vernon (signalisation) | Etudes/ travaux | 1 639 892 |
| REA 1 site de La Garenne Colombes | Travaux | 3 055 659 |
| REA 2 Pontoise-Gisors | Travaux | 847 979 |
| REA 2 Indépendance électrique du poste de Levallois | Travaux | 5 560 470 |
| **TOTAL** | | **11 104 000** |

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée pour information à l'ensemble des partenaires, en comité de suivi de la convention de financement (CSCF).

## ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.4 "BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION"

L'article 4.4.4 est modifié comme suit

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte ouvert à la Société générale, dont les références sont les suivantes :

| **Code IBAN** | | | | | | | **Code BIC** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FR76 | 3000 | 3036 | 2000 | 0200 | 6214 | 594 | SOGEFRPP |

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

| | **Adresse de facturation** | **Nom du service** | **Téléphone / courriel** |
|---|---|---|---|
| **Etat** | DRIEA<br>21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS | SpoT / CBSF | 01 40 61 86 60<br>spot.spot.drieatif@developpementdurable.gouv.fr |
| **Région Ile-de-France** | 2 rue Simone Veil<br>93 400 SAINT OUEN | Pôle Finances et Direction de la comptabilité | depot.subvention@iledefrance.fr |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **SNCF Réseau** | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX | Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management | aude.pouyes@reseau.sncf.fr<br>01.85.57.96.70 |

## ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 "ORGANIGRAMME NOMIMATIF"

L'annexe 1 est modifiée comme suit :

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**
Direction Générale Ile-de-France - Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR – Julien LEVEQUE

## ARTICLE 7 MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 "ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS

L'annexe 2 est modifiée comme suit :

**Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

**Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF Réseau en € courant**

| € courants | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Etat | 166 305,90 | 166 305,90 | 332 611,80 | 498 917,70 | 498 917,70 | 500 442,00 | 834 070,00 | 333 630,00 | **3 331 200,00** |
| Région | 388 047,10 | 388 047,10 | 776 094,20 | 1 164 141,30 | 1 164 141,30 | 1 167 698,00 | 1 946 165,00 | 778 466,00 | **7 772 800,00** |
| TOTAL | **554 353,00** | **554 353,00** | **1 108 706,00** | **1 663 059,00** | **1 663 059,00** | **1 668 140,00** | **2 780 234,00** | **1 112 095,00** | **11 104 000,00** |

## ARTICLE 8 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 "CALENDRIER INDICATIF"

L'annexe 3 est modifiée comme suit :

| | | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | | 2022 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Opération | Phase | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 |
| Ligne J : Infrastructure en ligne entre Pontoise et Gisors REA 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | REA | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ligne J : Infrastructure en ligne entre Paris-Vernon APO-REA (partie balise uniquement) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | APO/REA | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ligne L : Site de La Garenne-Colombes REA 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | REA | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | 2025 | | | | 2026 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Opération | Phase | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 |
| Ligne L : Indépendance électrique de Levallois REA 2 | | | | | | | | | |
| | REA | | | | | | | | |

**ARTICLE 9. DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la Convention initiale (CFI « Adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement de la NAT sur les lignes Transilien J et L ») non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations de ces derniers, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

**ARTICLE 10. ENTRÉE EN VIGUEUR**

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région Île-de-France,

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

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

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

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE
Directrice Générale Adjointe SNCF Réseau Ile-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

# Annexe 3 : Construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry – Protocole de financement

2025

**Interconnexion des lignes RER E et Transilien P avec le réseau du Grand Paris Express**

## Protocole cadre de financement

# Nouvelle Gare SNCF de

## Villiers-Champigny-Bry (VCB)

N°25FER006
et n°2025CONV154

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

Région îledeFrance

Société des Grands Projets

SNCF RÉSEAU

SNCF GARES & CONNEXIONS

Métropole du Grand Paris

Val de Marne Le Département

SEINE & MARNE 77 LE DÉPARTEMENT

îledeFrance mobilités

# Table des matières

**PREAMBULE** 7

**Contexte** 7

**ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE** 11

**ARTICLE 2. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES** 11

**2.1. L'autorité organisatrice de la mobilité** 11

**2.2. La maîtrise d'ouvrage de l'Opération** 11

**2.3. Les Financeurs** 12

**ARTICLE 3. COUT D'OBJECTIF DU PROJET ET DU PROTOCOLE** 12

**3.1. Coût d'objectif du Projet** 12

**3.2. Coût du Protocole** 12

**ARTICLE 4. PLAN DE FINANCEMENT** 13

**ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT** 14

**5.1. Principes de cadencement des Conventions de financement** 14

**5.2. Echéancier prévisionnel des engagements d'AP/AE** 14

**5.3. Modalités de versement** 15

**ARTICLE 6. MODALITES D'ACTUALISATION** 16

**ARTICLE 7. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS** 16

**7.1. Par les Financeurs** 16

**7.2. Par Île-de-France Mobilités** 16

**7.3. Intervention d'experts** 16

**ARTICLE 8. AUDIT** 16

**ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS** 17

**9.1. Dispositions en cas d'économies** 17

**9.2. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif** 17

**9.3. Dispositions en cas de modification des délais** 18

**ARTICLE 10. ORGANISATION ET SUIVI DU PROTOCOLE 19**

**10.1. Comité de Suivi du Protocole de financement (CSPF) 19**

**10.2. Comité des Financeurs 20**

**10.3. Information hors CSPF et Comité des Financeurs 20**

**10.3.1. Information sans délai en cas d'évolution ou de difficulté 20**

**10.3.2. Rapport d'avancement semestriel 20**

**10.4. Suivi de la communication institutionnelle 21**

**ARTICLE 11. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS 21**

**ARTICLE 12. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET 22**

**ARTICLE 13. OBLIGATIONS DES MAITRES D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT 22**

**ARTICLE 14. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES 23**

**ARTICLE 15. DISPOSITIONS GENERALES 24**

**15.1. Modification du Protocole 24**

**15.2. Règlement des litiges 24**

**15.3. Résiliation du Protocole 24**

**ARTICLE 16. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE 25**

**ARTICLE 17. MESURES D'ORDRE 25**

**ANNEXES 27**

Entre,

**En premier lieu,**

- **l'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par Madame Valérie PECRESSE, Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2025-_____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025,
- **La Société des Grands Projets** (ci-après désignée par « la SGP »), représentée par Jean-François MONTEILS, Président du Directoire, dûment mandaté par la délibération n° de Conseil de surveillance en date du _____,
- **La Métropole du Grand Paris** (ci-après « la MGP »), représentée par le président du conseil métropolitain, dûment mandaté par délibération n°_____ du Conseil métropolitain en date du _____,
- **Le Département du Val-de-Marne** (ci-après « le CD94 »), représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°_____ de la commission permanente en date du _____,
- **Le Département de Seine-et-Marne** (ci-après « le CD 77 »), représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°_____ de la commission permanente en date du _____,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau,** société anonyme au capital de 621 773 700 €, 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 immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions,** SA au capital social de 213 710 030 euros, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013), représentée par M. Alain Quinet, Directeur général par intérim, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désignés par « **les Maîtres d'Ouvrage** »,

**En troisième lieu,**

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

Ci-après désignée par « **l'Autorité Organisatrice de la mobilités** » 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 la commande publique ;

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

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

**Vu** le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

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

**Vu** la convention n° 2013CONV001 relative au financement des études préliminaires sur la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 10 janvier 2013 ;

**Vu** la convention n° 2014CONV038 relative au financement des procédures et des études pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 13 janvier 2015 ;

**Vu** la convention n° 2016CONV498 relative au financement des procédures et des études d'avant-projet pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 2 mai 2017 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n° 2018/4152 du 18 décembre 2018 déclarant d'utilité publique le projet de construction de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le territoire des communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Métro Grand Paris Express ;

**Vu** la convention n° 2019CONV407 relative au financement des études de conception détaillées (PRO) et aux premières acquisitions foncières pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 3 mars 2020 ;

**Vu** la convention n° 2021CONV766 relative au financement des travaux préparatoires pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 24 août 2022 ;

**Vu** la convention n° 2023CONV529 relative au financement des travaux préparatoires complémentaires pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny n°2 du 13 février 2024 ;

**Vu** la convention n° 2023CONV480 et 2023FER020 relative au financement des études de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien – Etudes conception détaillées (PRO) complémentaires du 26 mars 2024 ;

**Vu** la convention n°2024CONV241 relative au financement des études de conception détaillées (PRO) complémentaires n°2 du 6 juin 2025 ;

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

**Vu** la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n° CP_____ du _____ approuvant le présent protocole,

**Vu** la délibération du conseil de surveillance de la SGP n° _____ du _____ approuvant le présent protocole,

Vu la délibération du conseil métropolitain de la Métropole du Grand Paris n° _____ du _____ approuvant le présent protocole,

**Vu** la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental du Val-de-Marne n° _____ du _____ approuvant le présent protocole,

**Vu** la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental de la Seine-et-Marne n° _____ du _____ approuvant le présent protocole,

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

**DEFINITIONS**

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans le présent protocole, le sens suivant :

« **Convention(s) de financement** » : désigne les conventions de financement qui préciseront les conditions techniques, administratives et financières dans lesquelles seront mis en place les financements dans le cadre du Protocole.

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

« **Euros constants** » : euros aux conditions économiques de référence de l'Opération, n'intégrant pas la variation liée à l'inflation ou la déflation depuis cette date.

« **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 »,

« **Résultats des études** » : désigne les dossiers et livrables qui résultent de l'exécution des études de conception réalisées par les Maîtres d'ouvrage.

« **Travaux** » : désigne les travaux du Projet.

« **Opération** » : désigne les étapes du Projet encadrées par le présent protocole, c'est-à-dire l'ensemble des Travaux, y compris les travaux préparatoires.

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de la nouvelle gare SNCF de VCB, et à laquelle le présent protocole fait référence.

« **Protocole** » : désigne le présent protocole.

**Il est convenu ce qui suit :**

## PREAMBULE

### Contexte

Le projet de ligne 15 Sud fait partie du réseau de transport public du Grand Paris dont le schéma d'ensemble a été approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. Ce projet est également inscrit au Schéma directeur de la région d'Île-de-France, dans le cadre de la réalisation du projet de métro automatique du Grand Paris Express ayant pour objectif d'améliorer les conditions de transport par la désaturation du réseau existant et par le développement des liaisons de banlieue à banlieue.

Les annonces gouvernementales du 6 mars 2013 sur le plan de transports collectifs en Île-de-France, désormais appelé Nouveau Grand Paris, ainsi que celles du 9 juillet 2014, ont arrêté un phasage de la réalisation du métro automatique de 2020 à 2030.

Les objectifs de réalisation de la ligne 15 sud ont été précisés dans le cadre de l'opération d'investissement approuvée par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, le 15 juillet 2013 et le 10 juillet 2015. Enfin, le comité de pilotage du Nouveau Grand Paris du 28 août 2013 a confié à IDFM la coordination des études conduites par les différents opérateurs, en lien avec les services de l'Etat.

Afin d'optimiser l'utilisation de la gare du Grand Paris Express et d'améliorer la desserte locale, un projet de nouvelle gare SNCF à Villiers-Champigny-Bry a émergé. Ce Projet permettra de créer une interconnexion entre deux gares aux fonctions complémentaires :

- la gare de la ligne 15 Sud : elle offrira un accès au Grand Paris Express (GPE) aux populations locales et permettra d'assurer une desserte de qualité des opérations d'aménagement prévues dans son aire d'influence ;
- une nouvelle gare sur le réseau existant du RER E et de la ligne P, qui permettra de desservir le site et assurera les correspondances entre la grande couronne et le réseau du GPE.

L'objectif de mise en service de la ligne 15 sud est fixé à fin 2026.

**La nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry sur le RER E et la ligne P du Transilien :**

Le Projet VCB consiste en la création d'une nouvelle gare sur la ligne existante du RER E et du Transilien P et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires nécessaires à son bon fonctionnement.

Cette gare sera dans la mesure du possible livrée à une échéance la plus proche possible de celle de la Ligne 15 Sud du réseau Grand Paris Express, dans le contexte d'ordonnancement global des travaux de l'axe ferroviaire qui fait l'objet de scénarios arbitrés collégialement dans le cadre d'un comité de pilotage dédié à l'Axe Est présenté ci-après.

Cette gare constitue un élément majeur de la desserte du territoire de l'Est parisien. Elle prend en effet tout son intérêt dans le cadre des projets urbains et de transport du secteur : la Zone d'Aménagement Concertée Marne Europe portée par l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée, l'EPT Paris Est Marne-et-Bois assurant la maîtrise d'ouvrage de l'éco station bus ; la Zone d'Activité Concertée des Simonettes Nord portée par la SADEV 94 ; le projet de site propre bus Altival dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département du Val-de-Marne. De façon réciproque, la réussite et le bon avancement des projets urbains et de transport sont associés à la mise en service de la gare à l'intersection du réseau futur du Grand Paris Express avec le réseau historique.

La gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry a fait l'objet :

- d'une phase d'études préliminaires comprenant un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la ligne RER E et de la Ligne P intégrant le nouvel arrêt. A l'issue des Etudes Préliminaires, SNCF Réseau a présenté à IDFM, à la SGP, à l'Etat et à la Région un scénario à 3 voies complétées par un tiroir en arrière-gare de Villiers sur Marne répondant le mieux aux besoins associés à l'interconnexion avec le Grand Paris. La concertation publique au titre de l'article L103- 2 du code de l'urbanisme a été conduite sur cette base et a eu lieu du 6 juin au 6 juillet 2016 ;

- d'une phase d'études d'avant-projet, comprenant la réalisation des études d'AVP sur la base du programme d'opération validé à l'issue des études préliminaires. Ces études ont été approuvées par SNCF Réseau le 11 septembre 2019 et soumises à la contre-expertise d'Île-de-France Mobilités. Cette phase a permis la conduite de l'enquête publique du 4 juin au 6 juillet 2018, permettant au préfet du Val-de-Marne de déclarer le projet d'utilité publique le 19 décembre 2018 ;

- d'une phase d'études projet (PRO) initiée sur la base du programme validé à l'issue des études AVP.

- d'une phase d'études projet (PRO) complémentaires n°1, comprenant la mise à jour d'une partie des études PRO précédentes, avec notamment le changement de technologie du poste de signalisation (ARGOS), des démarches administratives supplémentaires et une partie des acquisitions foncières nécessaires au Projet.

- d'une phase d'études projet (PRO) complémentaires n°2, afin d'inclure la simplification des voies liée à l'ordonnancement des projets de l'axe Est et la reprise du permis de construire de la gare liée aux nouvelles normes de construction ;

- de travaux préparatoires et d'acquisitions foncières.

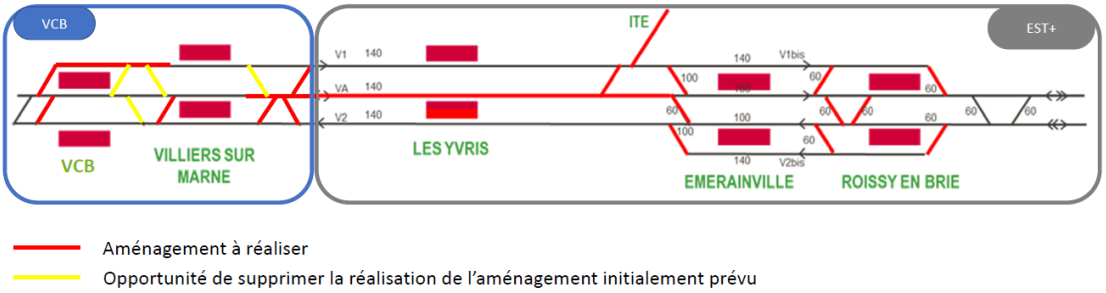
La dernière mise à jour des études projet mentionnées ci-dessus sera produite par les Maîtres d'ouvrage et expertisée par l'AOM d'ici la fin de l'année 2025.

**Ordonnancement des projets de l'axe Est :**

Le Comité de Pilotage de l'axe Est du 18 septembre 2023 a permis d'acter le scénario de mise en service du projet VCB avec le projet RER E Est+ en 2030. Il s'agit de prévoir la mise en service de la 3ème voie du projet RER E Est+ qui permet de prolonger les missions RER E terminus de Villiers-sur-Marne jusqu'à Roissy-en-Brie d'où une offre supplémentaire d'une mission au quart d'heure pour les gares desservies. Ce projet RER E Est+ est lui aussi compris dans le CPER au titre de la ligne "Amélioration des RER et Transilien".

Le scénario retenu est structurant pour les projets de l'axe Est. S'agissant des deux projets VCB et RER E Est+, leur conception doit être ajustée afin d'intégrer les enjeux techniques, les optimisations financières ainsi que les calendaires induits.

Le plan de voies du projet VCB devrait pouvoir être optimisé avec la suppression de 4 communications. Le schéma ci-dessous reprend sommairement le plan de voies des deux projets.




Ainsi, des pistes d'optimisation seront étudiées au cours de la reprise des études projet (PRO complémentaires n°2 - Convergence avec projet RER E Est+), aux rangs desquelles :

- la confirmation des communications ferroviaires pouvant être supprimées (simplifications et économies),
- l'évaluation du niveau de mutualisation des besoins de substitution par bus lors des opérations « coups de poing » et des fermetures estivales de la ligne ferroviaire,
- l'évaluation des travaux et ressources partagés.

A présent, les étapes d'études et de travaux du projet VCB et celles du projet du RER E Est+ sont désormais liées.

La mise en service de la gare et de la troisième voie du projet RER E Est+ est prévue pour fin 2030.

**Rappel des conventions de financement déjà conclues :**

- une convention de financement n°2013CONV001 de 500 000 € courants non révisables, relative aux études préliminaires ;
- une convention de financement n°2014CONV038 de 1 400 000 € courants non révisables, relative aux procédures et études complémentaires ;
- une convention de financement n°2016CONV498 de 13 650 000 € courants non révisables pour la réalisation des études d'avant-projet a été conclue et signée en 2017 ;
- une convention de financement n°2019CONV407 de 17 200 000 € courants (soit 16 420 000 € CE 03/2019) pour la réalisation des études de conception détaillée (PRO) et acquisitions foncières a été conclue et signée le 3 mars 2020 ;
- une convention de financement n°2021CONV766 de 26 800 000 € courants (soit 24 073 416 € CE 01/2014) pour la réalisation des travaux préparatoires, entièrement financée par la SGP, a ensuite été conclue et signée le 24 août 2022. Cette convention vaut avance sur la quotepart des autres cofinanceurs, avance à rembourser par les partenaires sur les conventions à intervenir ultérieurement ;
- une convention de financement n°2023CONV480 de 3 879 538,15 € courants (soit 3 237 945,28 € CE 03/2019) pour la réalisation des études de conception détaillée (PRO) complémentaires n°1 (Poste ARGOS) a été adoptée au dernier trimestre 2023 et signée le 26 mars 2024 ;
- une convention de financement n°2023CONV529 de 18 896 185 € courants (soit 15 358 039 € constants CE 01/2014) pour la réalisation des travaux préparatoires n°2, entièrement financée à 100% par la SGP, a ensuite été adoptée en conseil de surveillance en novembre 2023 et signée le

13 février 2024. Cette convention vaut avance sur la quotepart des autres cofinanceurs, avance à rembourser par les partenaires sur les conventions à intervenir ultérieurement ;

- une convention de financement n°2024CONV241 de 8 450 000 € courants (soit 6 625 000 M€ CE 01/2014) pour la réalisation des études PRO complémentaires n°2 - Convergence avec le projet RER E Est+ et signée le 6 juin 2025.

**Coût d'objectif prévisionnel global du Projet**

Le coût d'objectif du Projet, défini au niveau de l'avant-projet validé par le Conseil d'administration d'IDFM du 5 février 2020, est de 319 M€ (CE 01/2014).

Lors du comité de pilotage du 15 novembre 2024 et sur la base des estimations issues du dossier des études de PROjet complémentaires n°1 remis en février 2024, SNCF Réseau a présenté aux partenaires une nouvelle estimation de la phase REA de 406,8 M€ (CE01/2014), dont 367,4 M€ (CE 01/2014) restant à financer, incluant le poste de technologie Argos et le recalage du planning.

Le coût d'objectif du Projet est donc provisoirement évalué à 444,7 M€ (CE 01/2014).

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet, aux acquisitions foncières, aux substitutions routières, à l'assistance aux contrats de travaux, aux travaux préparatoires et aux travaux, ainsi que l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage et des procédures administratives nécessaires, conventionnés précédemment.

Cette estimation intègre une évaluation du coût des bus de substitution mutualisés entre les deux projets (VCB et RER Est+). De plus, l'évaluation en € courants a été ajustée afin de prendre en compte les nouvelles hypothèses d'inflation ainsi que le nouveau calendrier prévisionnel des dépenses. Il s'en suit une évaluation provisoire haute du coût global du projet à 581 M€ courants, dont 492 M€ courants restant à financer.

Les études PRO complémentaires n°2 ont été engagées par SNCF Réseau depuis avril 2024. Au terme de cette étude, dont la restitution par les Maîtres d'ouvrage et l'expertise par l'AOM sont prévues d'ici à la fin de l'année 2025, le nouveau coût d'objectif du projet sera stabilisé et devra faire l'objet d'une validation par les Financeurs dans des modalités prévues dans le présent Protocole.

Le Protocole porte donc sur le financement de l'Opération. Il a pour objet de définir les engagements des Financeurs et des Maîtres d'ouvrage dans le cadre de la réalisation de l'Opération.

En contrepartie, les Maîtres d'ouvrage s'engagent au respect de la réalisation du projet selon les caractéristiques et modalités qui seront définies dans le dossier PRO complémentaire définitif qui sera validé par IDFM.

## ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE

L'objet du Protocole est de définir les engagements réciproques des Parties concernant les conditions de financement pour la réalisation du projet de « nouvelle gare SNCF de VCB ».

Le Protocole fixe un coût d'objectif, un programme et un calendrier sur lequel les Maîtres d'ouvrage s'engagent et un plan de financement sur lequel les Financeurs s'engagent.

Les Parties s'accordent pour désigner le Protocole comme suit dans toute correspondance :

**« Protocole cadre relatif au financement de la construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) »**

Le Protocole se déclinera, au fur et à mesure de l'avancement du projet, en Conventions de financement qui préciseront les conditions techniques, administratives et financières dans lesquelles seront mis en place les financements. Ces conventions s'inscriront dans le cadre du volet Mobilités 2023-2027 du Contrat de plan Etat-Région 2021-2027 et du suivant.

## ARTICLE 2. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 2.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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

A cet effet, elle 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 les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

### 2.2. La maîtrise d'ouvrage de l'Opération

Conformément aux dispositions des articles L. 2111-9 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Depuis le 1er janvier 2020, en application de la loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire et de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, SNCF Réseau transfère à la SA SNCF Gares et Connexions ses biens, droits, obligations et autorisations de toute nature, attachés à la gestion des gares de voyageurs. Ainsi, à compter de cette date, la SA Gares & Connexions est le Maitre d'Ouvrage de la gare de Villiers-Champigny-Bry.

Or, dans le cadre de cette opération engagée avant le 1er janvier 2020, il est convenu que la phase REA se poursuivra selon l'organisation de la maîtrise d'ouvrage existante pour la bonne continuité du Projet engagé préalablement à la réforme ferroviaire du 1er janvier 2020.

A cette fin, sur le fondement de l'article L.2511-6 du Code de la Commande Publique, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau établissent et mettent en œuvre une coopération, dans le cadre du projet VCB, dans le but de garantir que les services publics dont ils ont la responsabilité sont réalisés en vue d'atteindre les objectifs qu'ils ont en commun. Ainsi, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau signent concomitamment à l'entrée en vigueur du présent Protocole un contrat de contribution qui vaut mandat de la part de SNCF Gares & Connexions envers SNCF Réseau.

Partant, les Financeurs reconnaissent l'obligation et la capacité de SNCF Réseau, Maître d'ouvrage de l'infrastructure du réseau ferré national et Maître d'ouvrage mandaté sur le périmètre de SNCF Gares &

Connexions, à prendre dès la signature du Protocole, toutes dispositions et engagements pour mener à bien le Projet.

Il est alors convenu que les conventions de financement, déclinées à partir du protocole de financement, seront signées par SNCF Réseau uniquement.

La signature du Protocole vaut engagement des Maîtres d'Ouvrage :

- à mettre en œuvre l'ensemble des éléments de programme prévus dans le dossier PRO en anticipant les adaptations et optimisations dans l'attente de leur validation prévue fin 2025,
- à respecter le coût d'objectif indiqué à l'article 3 en € constants.

La description des périmètres de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dont le financement fait l'objet du Protocole est précisé en son annexe 2.

### 2.3. Les Financeurs

Les Financeurs de l'Opération sont les suivants :

- L'Etat,
- La région Ile-de-France,
- La SGP,
- La Métropole du Grand Paris,
- Le département du Val-de-Marne,
- Le département de Seine-et-Marne.

La signature du Protocole vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation de l'Opération, dans les conditions prévues aux articles 4 et 5 du Protocole.

Les contributions des Financeurs seront mises en place dans le cadre de Conventions de financement conformément au calendrier prévu à l'article 6.2 du Protocole, dans le respect des besoins des Maîtres d'ouvrage.

## ARTICLE 3. COUT D'OBJECTIF DU PROJET ET DU PROTOCOLE

### 3.1. Coût d'objectif du Projet

Le coût d'objectif du Projet est de 444,7 M€ (CE 01/2014), soit 581 M€ courants. La décomposition figure à l'annexe 1.

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet, aux acquisitions foncières, aux substitutions routières, à l'assistance aux contrats de travaux, aux travaux préparatoires et aux travaux principaux, ainsi que l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage et des procédures administratives nécessaires, conventionnés précédemment.

### 3.2. Coût du Protocole

Le coût du Protocole, correspondant à la phase de réalisation des travaux (y compris acquisitions foncières), est de 406,8 M€ CE 01/2014, soit 537,6 M€ courants prévisionnels selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 6.

Le coût du Protocole comprend d'une part le coût des travaux préparatoires financés intégralement par la SGP antérieurement au Protocole, d'un montant total de 39,43 M€ CE01/2014, soit 45,69 M€ courants. Le plan de financement de l'Opération tient compte de ces financements consentis à titre d'avance. Le coût du Protocole comprend d'autre part les conventions restant à conclure relatives au financement des travaux et des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du Projet.

Les valeurs futures de l'indice TP01 n'étant pas connues à la date de signature du Protocole, le montant de la régularisation définitive en euros courants ne pourra être établi qu'après réalisation des dépenses financées

par les conventions intégrant cette régularisation. Ainsi, la régularisation de l'avance en euros courants sera recalculée une fois ces dépenses réalisées et les indices définitifs connus, et fera l'objet d'un ajustement des financements le cas échéant.

A l'issue des études de projet complémentaires n°2, notamment en lien avec la convergence avec le projet du RER E Est+, le nouveau coût d'objectif devra être validé en Comité des Financeurs et être approuvé par le conseil d'administration d'IDFM. Le cas échéant, le Protocole devra être modifié par avenant. Dans le cas où le coût d'objectif demeurerait inchangé, le coût d'objectif sera également confirmé en Comité des Financeurs et il n'y aura pas lieu de prévoir un avenant.

La décomposition du coût objectif du protocole est la suivante :

| Poste des dépenses | Montant en M€ 01/2014 |
|---|---|
| Foncier | 8,2 |
| Bus | 32,5 |
| Travaux | 242,1 |
| Provision pour risques | 59,2 |
| Maîtrise d'œuvre | 43,3 |
| Maîtrise d'ouvrage | 21,5 |
| **TOTAL** | **406.8** |

## ARTICLE 4. PLAN DE FINANCEMENT

Les clés de financement ont été définies dans le cadre du volet « mobilités 2023-2027 » du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027. Le plan de financement en euros constants et en euros courants est le suivant :

| **Protocole relatif aux travaux de la nouvelle gare SNCF de VCB<br>Plan de financement (taux et montants en € constants (CE 01/2014))** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Etat** | **Région** | **SGP** | **MGP** | **CD94** | **CD77** | **TOTAL** |
| | 32,50% | 22,50% | 30,00% | 0,93% | 7,035% | 7,035% | |
| **Montants** | **132 220 222,87 €** | **91 537 077,37 €** | **122 049 436,50 €** | **3 783 532,53 €** | **28 620 592,86 €** | **28 620 592,86 €** | **406 831 455,00 €** |

| **Protocole relatif aux travaux de la nouvelle gare SNCF de VCB<br>Plan de financement (taux et montants en € courants)** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Etat** | **Région** | **SGP** | **MGP** | **CD94** | **CD77** | **TOTAL** |
| | 32,50% | 22,50% | 30,00% | 0,93% | 7,035% | 7,035% | |
| **Montants** | **174 718 760,12 €** | **120 959 141,62 €** | **161 278 855,50 €** | **5 000 000,00 €** | **37 819 713,88 €** | **37 819 713,88 €** | **537 596 185,00 €** |

Les montants en Euros courants sont calculés selon les modalités d'actualisation précisées à l'article 6.

L'Etat et la SGP conviennent que la part de financement revenant à l'Etat pourra être prise en charge par la SGP en complément de sa propre part de financement, sous réserve du respect de l'article 20-4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et en particulier :

- d'un accord ultérieur à trouver entre l'Etat et la SGP pour chaque convention financière, qui devra être validé par le conseil de surveillance de la SGP ;
- du non-dépassement de l'enveloppe allouée aux financements des opérations visées par ce même article.

A la date de signature du présent Protocole, l'Etat et la SGP prévoient les principes suivants, qui pourront évoluer selon des accords ultérieurs :

- prise en charge par la SGP de la part de l'Etat pour les conventions de 2025, 2026 et 2027 ;
- prise en charge par l'Etat de sa part propre pour les conventions ultérieures, selon les modalités qui seront définies dans le prochain CPER.

## ARTICLE 5. MODALITES DE FINANCEMENT

### 5.1. Principes de cadencement des Conventions de financement

Des conventions de financement seront établies sur la base de l'échéancier prévisionnel des engagements figurant à l'article 6.2 et découlant des besoins prévisionnels des Maîtres d'ouvrage. Pour les Financeurs, ces besoins prévisionnels seront traduits en autorisations de programme (AP) / autorisations d'engagement (AE).

Dans le cadre des conventions de financement, les Parties conviennent que :

- les Maîtres d'ouvrage procèdent aux appels de fonds de toute dépense relative au Projet, selon un principe de consommation intégrale des crédits disponibles en Euros courants prévisionnels jusqu'à l'avant-dernière convention de financement incluse, sous réserve de transmission d'un bilan des dépenses converties en Euros constants au moment du solde de chaque convention de financement. Le montant restant à verser sera calculé par les Maîtres d'ouvrage et validé par les Financeurs avant la signature de la dernière convention de financement, sur la base des montants réellement versés convertis en euros constants ;
- le principe de plafonnement des acomptes et de solde est repris dans la dernière convention de financement.

### 5.2. Echéancier prévisionnel des engagements d'AP/AE

L'échéancier prévisionnel synthétique de mobilisation des conventions de financements est indiqué ci-dessous :

-en Euros constants :

| Calendrier synthétique des AP/AE | Statut | CPER (passé, en cours, ou en projet) | Année de signature (*) | Montant en € constants |
|---|---|---|---|---|
| Travaux préparatoires n°1 | Déjà financés | 2015-2022 | 2022 | 24 073 416,00 € |
| Travaux préparatoires n°2 | | 2023-2027 | 2023 | 15 358 039,00 € |
| REA 1 | A financer | | 2025 | 112 836 488,44 € |
| REA 2 | | | 2026 | 90 372 271,44 € |
| REA 3 | | | 2027 | 22 669 946,37 € |
| REA 4 | | 2028-2032 | 2028 | 48 082 387,35 € |
| REA 5 | | | 2029 | 93 438 906,40 € |
| | | | **TOTAL** | **406 831 455,00 €** |

-en Euros courants :

| Calendrier synthétique des AP/AE | Statut | CPER (passé, en cours, ou en projet) | Année de signature (*) | Montant en € courants |
|---|---|---|---|---|
| Travaux préparatoires n°1 | Déjà financés | 2015-2022 | 2022 | 26 800 000,00 € |
| Travaux préparatoires n°2 | | 2023-2027 | 2023 | 18 896 185,00 € |
| REA 1 | A financer | | 2025 | 144 465 536,00 € |
| REA 2 | | | 2026 | 118 597 014,00 € |
| REA 3 | | | 2027 | 30 493 896,20 € |
| REA 4 | | 2028-2032 | 2028 | 66 293 707,65 € |
| REA 5 | | | 2029 | 132 049 846,15 € |
| | | | **TOTAL** | **537 596 185,00 €** |

*A compter de la signature du Protocole, les conventions de financement devront être signées et notifiées au Maître d'ouvrage aux premiers semestres des années considérées.

L'échéancier prévisionnel de mobilisation des conventions de financements par partenaire en Euros courants est détaillé ci-dessous :

| **Protocole relatif aux travaux de la nouvelle gare SNCF de VCB<br>Echéancier prévisionnel des engagements d'AP/AE par partenaire, en euros courants** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Phase financée** | **État** | **Région IDF*** | **SGP** | **Bloc local** | **Bloc local dont MGP**** | **Bloc local dont CD 94** | **Bloc local dont CD 77** | **TOTAL** |
| **Travaux préparatoires 1 (2022)** | | | **26 800 000,00** | | | | | **26 800 000,00** |
| | | | 100,00 % | | | | | |
| **Travaux préparatoires 2 (2023)** | | | **18 896 185,00** | | | | | **18 896 185,00** |
| | | | 100,00 % | | | | | |
| **Convention REA 1 (2025)** | **61 802 559,65** | **42 786 387,45** | **16 392 330,60** | **23 484 258,30** | **2 500 000,00** | **10 492 129,15** | **10 492 129,15** | **144 465 536,00** |
| | 42,78 % | 29,62 % | 11,35 % | 16,26 % | 1,73 % | 7,26 % | 7,26 % | |
| **Convention REA 2 (2026)** | **70 000 000,00** | **0** | **35 187 273,00** | **13 409 741,00** | **2 500 000,00** | **5 454 870,50** | **5 454 870,50** | **118 597 014,00** |
| | 59,02 % | 0,00 % | 29,67 % | 11,31 % | 2,11 % | 4,60 % | 4,60 % | |
| **Convention REA 3 (2027)** | | **12 000 000,00** | **4 500 000,00** | **13 993 896,20** | **0** | **6 996 948,10** | **6 996 948,10** | **30 493 896,20** |
| | | 39,35 % | 14,76 % | 45,89 % | 0,00 % | 22,95 % | 22,95 % | |
| **sous-total CPER 2023-2027** | **131 802 559,65** | **54 786 387,45** | **101 775 788,60** | **50 887 895,50** | **5 000 000,00** | **22 943 947,75** | **22 943 947,75** | **339 252 631,20** |
| | | | | | | | | |
| **Convention REA 4 (2028)** | **0** | **36 461 538,80** | **19 888 113,05** | **9 944 055,80** | **0** | **4 972 027,90** | **4 972 027,90** | **66 293 707,65** |
| | 0,00 % | 55,00 % | 30,00 % | 15,00 % | 0,00 % | 7,50 % | 7,50 % | |
| **Convention REA 5 (2029)** | **42 916 200,00** | **29 711 215,38** | **39 614 953,85** | **19 807 476,92** | **0** | **9 903 738,46** | **9 903 738,46** | **132 049 846,15** |
| | 32,50 % | 22,50 % | 30,00 % | 15,00 % | 0,00 % | 7,50 % | 7,50 % | |
| **sous-total CPER 2028-2032** | **42 916 200,00** | **66 172 754,18** | **59 503 066,90** | **29 751 532,72** | **0,00** | **14 875 766,36** | **14 875 766,36** | **198 343 553,80** |
| | | | | | | | | |
| **TOTAL PROTOCOLE** | **174 718 759,65** | **120 959 141,63** | **161 278 855,50** | **80 639 428,22** | **5 000 000,00** | **37 819 714,11** | **37 819 714,11** | **537 596 185,00** |
| **Taux** | **32,50%** | **22,50%** | **30,00%** | **15,00%** | **0,93%** | **7,03%** | **7,03%** | **100,00%** |

* La Région ne prend pas part au financement des bus de substitution, pour lesquels un décroisement sera effectué avec la SGP (pour le compte de l'Etat), dans le cadre des conventions de financement en déclinaison du présent Protocole, et dans le respect des clés de financement globales.

**La participation de la MGP est ferme et non-actualisable.

Concernant la régularisation de l'avance consentie par la SGP dans le cadre des travaux préparatoires, il est rappelé que son montant définitif en euros courants sera recalculé une fois les dépenses réalisées et les indices définitifs connus, et qu'il fera l'objet d'un ajustement des financements le cas échéant.

### 5.3. Modalités de versement

Les conventions de financement découlant du Protocole définiront les modalités d'appels de fonds, de versement du solde, de caducité des financements ainsi que les coordonnées du Bénéficiaire.

Afin d'éviter le portage de trésorerie par les Maîtres d'ouvrage, les conséquences financières de tout retard des Financeurs dans la mise en place des autorisations d'engagement prévues au titre du Protocole ou de l'insuffisance des engagements effectifs par rapport aux montants prévus à l'article 5.2 seront supportées par les Financeurs, selon une répartition à définir entre eux et à valider en Comité des Financeurs, sauf en cas d'accord entre l'ensemble des Parties sur un rythme de mobilisation des financements différent de celui prévu par le Protocole, du fait de la baisse du coût d'objectif ou d'une mise à jour des besoins de financements, formalisé par courrier ou par compte-rendu du CSPF ou du Comité des Financeurs décrits à l'article 10.

Les deux Conseils Départementaux ont fait part du contexte budgétaire impactant leurs ressources et leur capacité annuelle de crédits de paiements.
Entre 2026 et 2027, les crédits de paiement versés par les deux Conseils Départementaux ne pourront excéder 4 millions d'euros courants par an chacun. Les tableaux présentés dans le protocole tiennent compte de cette contrainte.

Les Parties conviennent d'une clause de revoyure pour examiner à compter de 2027 les modalités de financement des deux Conseils Départementaux pour les années 2028 et au-delà, au regard de leur situation financière et selon une trajectoire financière que le Maître d'Ouvrage aura alors réévaluée et optimisée, et au regard de l'état d'avancement opérationnel du Projet et des optimisations qu'il aura recherchées lors des études de projet complémentaires n°2.

Le cas échéant, l'article 5.2 et en particulier l'échéancier prévisionnel de mobilisation des Conventions de financements par partenaire sera modifié par voie d'avenant.

## ARTICLE 6. MODALITES D'ACTUALISATION

Les conditions économiques de référence du Protocole sont celles de janvier 2014. Pour être comparables, toutes les dépenses réalisées dans le cadre de l'Opération et présentées dans les appels de fonds doivent être ramenées aux conditions économiques de janvier 2014 par application de l'indice TP01.

Les valeurs futures de l'indice TP01 n'étant pas connues à la date de signature du Protocole, les Parties s'entendent sur deux hypothèses afin d'obtenir une estimation du coût en Euros courants de l'Opération. L'évaluation des montants en Euros courants est basée sur le calendrier prévisionnel des dépenses, sur l'indice connu à la date de rédaction du Protocole (soit celui de 07/2024), ainsi que d'une hypothèse d'inflation de 2,5% par an jusqu'à la fin de l'Opération.

Les appels de fonds seront formulés et payés en Euros courants. Les Maîtres d'ouvrage justifieront au moment du solde de chaque Convention de financement, le respect des coûts exprimés en Euros constants aux conditions économiques de référence.

Les états d'acomptes seront établis en Euros courants et pour la SGP en Euros constants aux conditions économiques de référence par application des derniers indices connus. Le solde sera établi en Euros courants et en Euros constants aux conditions économiques de référence par application des indices définitifs. Les Maîtres d'ouvrage justifieront au moment du solde de la dernière Convention de financement du respect du coût d'objectif de l'Opération exprimé en Euros constants par application des indices définitifs.

## ARTICLE 7. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS

### 7.1. Par les Financeurs

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

Les 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 financée.

### 7.2. Par Île-de-France Mobilités

Conformément à l'article R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France. A ce titre, elle peut procéder à des expertises à la demande des Financeurs et demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'elle juge utile quant à l'exécution de l'Opération.

### 7.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des Financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres Financeurs et de l'Autorité organisatrice. 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 toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## ARTICLE 8. AUDIT

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

Ces audits éclairent les Parties sur les modalités de clôture de l'Opération.

## ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS

### 9.1. Dispositions en cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les Maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les financements attribués sont révisés en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 5. 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.

### 9.2. Dispositions en cas de dépassement du coût d'objectif

En cas de dépassement du coût d'objectif, la prise en charge des surcoûts est assurée en deux temps, avec en premier lieu un préfinancement des surcoûts puis, ultimement, une répartition de la charge finale des surcoûts avec l'éclairage d'une expertise indépendante, dans les conditions décrites ci-dessous.

Les écarts et le respect du coût objectif seront examinés par comparaison entre le coût final justifié par les Maîtres d'Ouvrage ramené en euros constants sur la base des modalités définies à l'article 7 et le coût objectif du projet fixé en Euros constants, conformément à l'article 3 du Protocole.

9.2.1 Modalités de préfinancement des surcoûts

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, le coût d'objectif ne peut pas être respecté, les Maîtres d'ouvrage en informent aussitôt les Financeurs, dans un délai maximum d'un (1) mois à compter de la date à partir de laquelle les Maîtres d'ouvrage ont eu connaissance de la survenance de l'évènement et de ses conséquences potentielles sur le coût d'objectif. Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à identifier et mettre en œuvre les mesures correctives et alternatives qui pourraient contribuer à contenir l'incidence de l'événement susceptible d'affecter ainsi le coût d'objectif. Ils fournissent en outre à IDFM et aux Financeurs dans un délai de 2 mois après l'information, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, leur importance, leurs conséquences, leurs montants ainsi que sur les mesures correctives et alternatives susmentionnées.

A compter de la remise de ce rapport aux Financeurs, les surcoûts font l'objet d'un préfinancement selon la répartition suivante :

- 93% du montant des surcoûts est préfinancé par l'Etat, la Région, la SGP, ainsi que les Départements du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne ;
- 7% du montant des surcoûts est préfinancé par les Maîtres d'ouvrage.

Le préfinancement des surcoûts peut faire l'objet d'une ou de plusieurs conventions de financement dédiées. Ces conventions dédiées font l'objet d'un plafond cumulé total de 71,4 M€ constants, dont 66,4 M€ constants seront apportés par les Financeurs (soit 93 %) et 5 M€ constants par les Maîtres d'ouvrage (soit 7 %).

Le préfinancement « automatique » des surcoûts est assuré par la signature d'une convention de financement dédiée aux surcoûts, signée entre les Financeurs et les Maîtres d'Ouvrage, à l'exclusion de la Métropole du Grand Paris dont la participation est ferme et non révisable. La mise en place de cette convention intervient dans un délai tenant compte de la nécessité d'inscription par les Financeurs des montants concernés dans leurs budgets respectifs et dans le calendrier contraint de leurs instances délibérantes.

Si le montant des surcoûts prévisionnels est tel que ce plafond est atteint, les Parties s'efforceront de déterminer d'un commun accord les modalités de préfinancement des éventuels surcoûts additionnels. Cet accord est entériné par un compte-rendu du Comité des Financeurs et constitue une condition impérative et préalable à la poursuite des études et des travaux par les Maîtres d'ouvrage.

9.2.2 Répartition de la charge finale des surcoûts

Au plus tard 12 mois après la fin de l'Opération, la répartition de la charge finale des surcoûts est déterminée entre les Maîtres d'ouvrage et les Financeurs sur la base d'une expertise pilotée par l'AOM et menée par des experts indépendants, à l'appui d'un cahier des charges rédigé par l'AOM dont les lignes directrices sont décrites ci-après. L'AOM soumettra à la validation de toutes les Parties le cahier des charges de cette expertise indépendante avant son lancement.

L'expertise indépendante s'attachera, dans son rapport, à identifier les responsabilités des Parties vis-à-vis du financement des surcoûts, afin de faciliter un accord sur la répartition de la charge finale des surcoûts, selon les principes suivants :

1. L'expertise s'attachera d'une part à identifier les surcoûts imputables à des causes exogènes dont le financement sera porté à la charge exclusive des Financeurs. Les causes exogènes concernent les cas suivants survenus après la date de signature du Protocole et dont les Parties n'avaient nullement connaissance antérieurement à cette signature :
   - force majeure, imprévision, fait du prince, crises sanitaires, économiques et conflits,
   - toute évolution réglementaire ou décision administrative, y compris européenne, ou décision juridictionnelle susceptible d'impacter la réalisation du Projet,
   - opposition sociale (manifestations / grèves / blocages),
   - oppositions ou contraintes nouvelles des tiers (riverains, associations, usagers, concessionnaires, collectivités), hors maîtres d'ouvrage tiers visés par le principe « interfaces » ci-dessous, ayant comme effets de modifier les hypothèses techniques ou les conditions initiales de réalisation des travaux.

   L'expertise s'assurera des efforts entrepris par les Maitres d'ouvrage pour en minimiser les effets dans le cadre du pilotage du projet mis en en place.

2. L'expertise identifiera d'autre part les surcoûts découlant des évolutions d'interfaces avec des projets tiers. Par principe, ces surcoûts doivent être financés par les financeurs des projets tiers concernés et les Maîtres d'ouvrage de l'Opération VCB se doivent d'entreprendre les démarches nécessaires à cet effet en sollicitant si besoin le soutien d'IDFM puis des Financeurs. A défaut d'accord avec les maîtres d'ouvrage et les financeurs du projet tiers, les surcoûts sont portés à la charge exclusive des Financeurs.

3. L'expertise se chargera par ailleurs d'identifier les surcoûts qui sont à porter à la charge des Maitres d'ouvrage. Cela concerne exclusivement les deux cas suivants :
   - Toute modification substantielle du programme fonctionnel tel qu'approuvé dans le dossier des études de PROjet complémentaires n°1, décidée unilatéralement par les Maîtres d'ouvrage, sans validation expresse des Financeurs, et qui serait directement à l'origine de surcoûts, sera mise à la charge des Maîtres d'ouvrage.
   - Pourront également être considérées à ce titre, les évolutions d'interface avec les projets tiers qui seraient directement à l'origine de surcoûts, qui n'auraient fait l'objet d'aucune information auprès des Financeurs et d'IDFM, et qui auraient été entérinées unilatéralement par les Maitres d'ouvrage.

4. L'expertise veillera également à mettre en évidence les économies obtenues par les Maîtres d'ouvrage dans le cadre du pilotage du projet, économies ayant permis de minimiser tous les surcoûts.

5. De plus, si d'autres périmètres de surcoûts semblent devoir être explicités, l'expertise indépendante pourra faire connaître aux Parties, dans le cadre de son rapport motivé, son analyse et ses propositions de répartition dans les cas où la responsabilité de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexions pourrait être appelée sur des erreurs ou manquements graves de leur rôle de Maîtres d'ouvrage.

Après restitution de l'avis consultatif de l'expertise indépendante et échange entre les Parties, la répartition de la charge finale des surcoûts sera actée par un compte-rendu du Comité des Financeurs selon les cinq principes précédents et fera l'objet, le cas échéant, d'une convention de financement dédiée ou d'un avenant à la convention de financement des surcoûts visée à l'article 9.2.1.

### 9.3. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux ne peut être assuré, les Financeurs peuvent solliciter des Maîtres d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Ile-de-France Mobilités aux Financeurs qui s'appuiera sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un nouvel AVP modificatif, dans les conditions prévues à l'article 12.

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par les Maîtres d'ouvrage, les Financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les Financeurs, Ile-de-France Mobilités et les Maîtres d'ouvrage.

## ARTICLE 10. ORGANISATION ET SUIVI DU PROTOCOLE

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

### 10.1. Comité de Suivi du Protocole de financement (CSPF)

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

### 10.2. Comité des Financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les Financeurs et les Maîtres d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois.

Les Maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des Financeurs de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux Financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents devront être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux (2) semaines avant la réunion du Comité des Financeurs.

Ce Comité a pour rôle d'arbitrer les sujets ayant une incidence avérée ou potentielle sur le programme, les coûts ou les délais de l'Opération, et de valider les éventuels écarts à l'issue de leur instruction dans les conditions de l'article 9 du Protocole. Le Comité des Financeurs peut également valider d'éventuelles modifications ou adaptations de l'échéancier des Conventions de financement (AP/AE) prévu à l'article 6.2 du Protocole à la demande des Maîtres d'ouvrage ou de l'un des Financeurs.

Il se réunit en tant que de besoin en fonction de la survenance des sujets ayant des incidences majeures sur le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers.

Les Maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des Financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le Projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite du Projet.

Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 8 et à l'article 10 du Protocole seront mises en œuvre.

### 10.3. Information hors CSPF et Comité des Financeurs

10.3.1. Information sans délai en cas d'évolution ou de difficulté

Pendant toute la durée de validité du Protocole, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à informer les Financeurs, sans délai :

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

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

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

10.3.2. Rapport d'avancement semestriel

Les Maîtres d'ouvrage transmettent aux Financeurs et à l'autorité organisatrice, un rapport d'avancement permettant d'effectuer un reporting général de l'Opération à fréquence semestrielle. Ce rapport comprend notamment les données suivantes :

- la fiche d'identité du projet dont notamment le rappel du programme et ses grandes caractéristiques, les plans, les interlocuteurs, etc. ;

- un point d'avancement à date portant notamment sur les faits marquants, les procédures administratives en cours, les marchés ou conventions signés, etc. ;
- le suivi du planning et des principaux jalons, les risques et les opportunités du planning ;
- le suivi du coût de l'Opération portant notamment sur l'estimation à terminaison (EAT) à jour, le suivi des conventions signées et des appels de fonds réalisés ;
- le suivi des risques principaux et des provisions, dont notamment l'estimation probabiliste des risques principaux à jour (y compris les éventuels contentieux en cours), les actions de mitigation, la période d'activité des risques, etc. ;
- toute autre information diverse portant notamment sur la sécurité, l'insertion, l'environnement ou encore la communication, etc.

### 10.4. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un comité de communication composé des Maîtres d'ouvrage, de l'AOM et des Financeurs.

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

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

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire mention des financements accordés par le Protocole dans toute publication ou communication relative au projet : affiches, flyers, programmes, sites web, réseaux sociaux, dossiers et communiqués de presse, inserts presse ou tout autre support de promotion, de relations publiques ou d'information.

Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

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

## ARTICLE 11. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées à l'issue des études de PROjet complémentaires n°1 valant dossier d'avant-projet au titre du présent article (sur le périmètre du Protocole) ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais, entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif (en euros constants), peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, et dont les conséquences sur le programme, le coût et les délais doivent être validées en Comité des Financeurs.

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

En cas d'avant-projet modificatif, celui-ci sera présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et devra être validé par le Comité des Financeurs. Sous réserve de ces approbations, il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au Protocole, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

Pour rappel, l'article n°2 du Protocole dispose que le coût objectif définitif, une fois stabilisé et expertisé sur la base des études PRO complémentaires n°2, devra être approuvé par le conseil d'administration d'IDFM et le Comité des Financeurs. Cette validation ne s'accompagnera pas nécessairement d'un besoin de PRO modificatif.

## ARTICLE 12. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Les Maîtres d'ouvrage établissent sous leur responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de leur périmètre dans le cadre du Protocole.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses, l'ensemble des dépenses acquittées. Ces dernières étant désactualisées aux conditions économiques de référence de 01/2014 (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

## ARTICLE 13. OBLIGATIONS DES MAITRES D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les Maîtres d'ouvrage 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 gaz à effet de serre, 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. Il précise 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 travaux qui seront passés pour le projet (exemples : 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.

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 14. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les Maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre du Protocole.

Les Maîtres d'ouvrage transmettent aux Financeurs les Résultats des Etudes, avant validation du Comité des Financeurs.

Les Maîtres d'ouvrage transmettent à l'autorité organisatrice le résultat des Etudes portant sur le Protocole et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'autorité organisatrice.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les Financeurs dans le cadre de la réalisation de l'Opération et de leurs missions.

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

Les Maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et Résultats des Etudes, réalisés dans le cadre du Protocole.

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

Les Financeurs s'interdisent toutes diffusions des Résultats des Etudes en dehors des Parties, sans l'accord préalable des Maîtres d'ouvrage.

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

## ARTICLE 15. DISPOSITIONS GENERALES

### 15.1. Modification du Protocole

Le Protocole ne peut être modifié que par avenant. Par exception, les changements de références bancaires, de domiciliations des factures, et de coordonnées de contacts font l'objet d'un échange de lettres entre les Parties.

### 15.2. Règlement des litiges

Les Parties s'engagent à chercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution du Protocole.

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 du Protocole seront soumis au tribunal territorialement compétent à défaut de règlement amiable.

### 15.3. Résiliation du Protocole

Les Parties peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres Parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée aux Maîtres 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, le Protocole peut être résilié 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 du Protocole 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 des financements. Dans tous les cas, les Financeurs s'engagent à rembourser aux Maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation 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, 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 des Maîtres d'ouvrage, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des Etudes et Travaux, objet du Protocole.

## ARTICLE 16. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE

Le Protocole 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 Protocole expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 15.3, soit après l'expiration de la dernière convention de financement découlant du Protocole.

## ARTICLE 17. MESURES D'ORDRE

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

Les Parties font élection de domicile en leur siège pour l'exécution du Protocole.

Fait en 9 exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les Parties et notifié le _____.

| | |
|---|---|
| **Pour l'État,**<br>Marc GUILLAUME<br>Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris | **Pour la région d'Île-de-France,**<br>Valérie PECRESSE<br>Présidente du conseil régional d'Île-de-France |
| **Pour le Département 94**<br>Olivier CAPITANIO<br>Président du Conseil Départemental | **Pour le Département 77**Jean-François PARIGI<br>Président du Conseil Départemental |
| **Pour la Société des grands projets**<br>Jean-François MONTEILS<br>Président du directoire | **Pour la Métropole du Grand Paris**<br>Patrick OLLIER<br>Président du conseil métropolitain |
| **Pour Île-de-France Mobilités,**<br>Laurent PROBST<br>Directeur Général | **Pour SNCF Réseau,**<br>Matthieu CHABANEL<br>Président Directeur Général |
| **Pour SNCF Gares et Connexions,**<br>Alain Quinet<br>Directeur général par intérim | |

## ANNEXES

**Annexe 1** : Annexe financière

**Annexe 2** : Périmètre des deux maitrises d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions

# ANNEXE 1 : Annexe financière

## Prévision des dépenses en € courants et en € constants aux CE 01/2014 :

Le tableau ci-dessous permet d'évaluer les € courants du reste à financer, soit 367,4 M€ aux CE de janvier 2014 :

| Ratio moyen annuel € courants / € constants | 1,23285 | 1,26367 | 1,29526 | 1,32764 | 1,36083 | 1,39485 | 1,42972 | 1,46547 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Années | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | TOTAL | |
| Prévision des dépenses | 2,4 | 66,2 | 91,3 | 93,6 | 95,9 | 109,5 | 33,0 | - | 491,9 | M€ courants |
| Prévision des dépenses | 1,9 | 52,4 | 70,5 | 70,5 | 70,5 | 78,5 | 23,1 | - | 367,4 | M€ CE01/2014 |

Tableau de calcul des montants en € courants

Les montants de référence sont ceux aux conditions économiques de janvier 2014.

Les montants en € courants ont été déterminés avec une hypothèse d'inflation moyenne de 2.5% par an à partir de l'année 2025.

Décomposition des montants de l'opération :

| Montants en M€ constants (CE 01/2014) | Travaux préparatoires REA | Travaux principaux REA | Total protocole REA |
|---|---|---|---|
| | Déjà financés | Reste à financer | CE 01/2014 |
| **Indemnisations et maîtrise foncière** | **6,1** | **2,1** | **8,2** |
| **Substitutions routières** | **3** | **29,5** | **32,5** |
| **Travaux et fournitures** | **20,2** | **221,9** | **242,1** |
| **Provision pour risques** | **4** | **55,2** | **59,2** |
| **MOE** | **3,7** | **39,6** | **43,3** |
| **MOA** | **2,4** | **19,1** | **21,5** |
| Autres dépenses de MOA | 1,22 | 7,68 | 8,9 |
| Rémunérations MOA (1) | 1,18 | 11,37 | 12,6 |
| **Total** | **39,4** | **367,4** | **406,8** |

(1) Montants des rémunérations directes des maîtres d'ouvrage.

La ligne « autres dépenses de MOA » correspond aux dépenses d'assistance à maitrise d'ouvrage (AMO), dont notamment les missions complémentaires suivantes :

- les missions de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé (CSPS),
- la mission de contrôle technique,
- la mission de contrôle extérieur des études,
- l'avis du mainteneur et de l'exploitant,
- la mission de coordonnateur des systèmes de sécurité incendie (CSSI),
- les missions d'AMO (technique, générale, environnementale, BIM[1], etc.),
- la mission d'organisme qualifié agréé (OQA),
- les acquisitions des données d'entrée,
- l'analyse de la valeur,
- les études d'exploitation,
- les études socio-économiques,
- les études de flux,
- les études de trafic,
- les études de circulation,
- l'étude de sécurité et de sûreté,
- la stratégie d'axe,
- les études pour la réalisation des procédures administratives,
- la production du dossier de sécurité,
- les études paysagères,
- la mission G4[2],
- l'assurance dommages ouvrages ou tout risques chantier,
- l'agent foncier et les frais d'avocats associés,
- l'information de chantier et la concertation,
- la réalisation des référés préventifs,
- la mission de sécurité ferroviaire, la mission de gestion documentaire GED[3],
- etc.

[1] La technologie BIM (de l'anglais « Building Information Modeling ») est une méthodologie numérique qui permet de créer, gérer et partager un modèle intelligent 3D contenant toutes les informations du bâtiment tout au long de son cycle de vie, favorisant la collaboration, la visualisation précise et la gestion efficace des projets de construction.

[2] La mission G4 est une étape de supervision géotechnique d'exécution qui consiste à contrôler et valider en temps réel la conformité des travaux de terrassement et de fondations avec les recommandations des études géotechniques, en assurant une adaptation aux conditions du terrain et en garantissant la qualité et la sécurité du chantier.

[3] La mission principale du chef de projet gestion documentaire (GED) est de piloter la dématérialisation documentaire en analysant les besoins, en planifiant, en coordonnant le développement, en assurant la conformité réglementaire, en formant les utilisateurs et en suivant la performance du système pour garantir une gestion efficace des documents numériques.

## ANNEXE 2 : Périmètre des deux maitrises d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions

Description des périmètres de MOA SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dont le financement fait l'objet du présent protocole :

**Programme sous MOA SNCF Réseau : infrastructures ferroviaires :**

- Création d'une nouvelle voie ferroviaire depuis l'arrière gare de Champigny les Boullereaux jusqu'à la gare de Villiers-sur-Marne ;
- Création d'un tiroir de retournement en arrière gare de Villiers-sur-Marne ;
- Remplacement du Poste 1 (PRS) de Villiers par un poste ARGOS ;
- Découpage du block V1 entre Nogent et Les Boullereaux pour assurer un débit optimal de la ligne
- Adaptation de 5 ouvrages d'art pour permettre l'extension de la plateforme ferroviaire (4 ponts rail et un pont route) ;
- Création de soutènement (1.3km) en limite de plateforme au nord pour une meilleure insertion dans l'environnement ;
- Intégration de dispositions conservatoires pour permettre l'évolution des fonctions en lien avec le Schéma Directeur des lignes E du RER et P du Transilien.

**Programme sous MOA SNCF Gares & Connexions (déléguée à SNCF Réseau) : espaces voyageurs en gare de VCB et travaux d'adaptation en gare de Villiers-sur-Marne :**

- Création d'une gare-mezzanine au-dessus des voies, avec espace d'attente et services pour les voyageurs ;
- Création des accès à la gare permettant une intermodalité de qualité avec les réseaux de bus existants, le futur projet de transport en commun en site propre Altival et les parkings vélos ;
- Raccordement au bâtiment voyageur de la Société du Grand Paris dans l'objectif d'une gare intégrée, et lisible pour les voyageurs ;
- Développement de l'offre de services et de commerces à la clientèle, avec notamment des coques commerciales dans le bâtiment voyageurs et une offre de stationnement vélos sur le pôle ;
- Création de quais et des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs, etc.) dimensionnés dans l'objectif de garantir un usage fluide, y compris aux périodes de pointe ;
- Création d'un pont supportant le BV
- Création d'un passage souterrain dédié aux flux en interconnexion avec la ligne 15 Sud.
- Adaptation de la gare (notamment quais) de Villiers-sur-Marne.

# Annexe 4 : Construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry – Convention de financement travaux n°1

# Interconnexion des lignes RER E et Transilien P avec le réseau du Grand Paris Express

## Convention de financement

N°25FER007 et n°2025CONV154S01

**Nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) –**

**Convention de financement relative à la réalisation des travaux – REA n°1**

Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération ..... 6
Définitions ..... 6
Contexte ..... 7
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ..... 8
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DE LA REA 1 ..... 8
2.1 Périmètre de la Convention ..... 8
2.2 Délais de réalisation ..... 8
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES ..... 8
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ..... 8
3.2 La maîtrise d'ouvrage de l'Opération ..... 9
3.2.1 Identification et engagements du Maître d'Ouvrage ..... 9
3.3 Les Financeurs ..... 9
3.3.1 Identification ..... 9
3.3.2 Engagements des Financeurs ..... 9
ARTICLE 4 - MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT ..... 10
4.1 Coût de la Convention REA 1 ..... 10
4.2 Plan de financement ..... 10
4.2.1 Plan de financement des substitutions routières ..... 11
4.2.2 Plan de financement résultant des travaux (hors substitutions routières) ..... 11
4.3 Modalités d'actualisation ..... 11
ARTICLE 5 - MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS PAR LES FINANCEURS ..... 12
5.1 Régime de TVA ..... 12
5.2 Modalités de versement des acomptes ..... 12
5.3 Versement du solde ..... 14
5.4 Paiement ..... 14
5.5 Domiciliation ..... 14
ARTICLE 6 CADUCITE DES SUBVENTIONS ..... 15
- Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région ..... 15
- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne ..... 15
- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département du Val-de-Marne ..... 16
- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier de la Métropole du Grand Paris 16
ARTICLE 7 - COMPTABILITE DE L'OPERATION ..... 16

ARTICLE 8 - MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT .....16
ARTICLE 9 - GESTION DES ECARTS .....17
ARTICLE 10 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION .....17
ARTICLE 11 - MODIFICATION DES AVANT-PROJETS .....17
ARTICLE 12 - BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DU PROJET .....17
ARTICLE 13 - OBLIGATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT .....17
ARTICLE 14 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES .....17
ARTICLE 15 - DISPOSITIONS GENERALES .....17
15.1 Modification de la Convention .....17
15.2 Résiliation de la Convention .....18
15.3 Date d'effet et durée de la Convention .....18
15.4 Mesures d'ordre .....18
ANNEXES .....27

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n°CP2025-____ de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du _____2025,
- La **Société des grands projets**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège est 2-4 Mail de la Petite Espagne, 93200 Saint Denis, et dont le numéro de SIRET est 525 046 017, représentée par Monsieur Jean-François Monteils, président du Directoire, ci-après dénommée la « Société des grands projets » ou « la SGP »,
- La **Métropole du Grand Paris**, représentée par son Président, dûment mandaté par la délibération CM2025_____ du Conseil de la métropole du Grand Paris du _____2025,
- Le **département du Val-de-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°…….. du conseil départemental en date du _____2025,
- **Le département de Seine-et-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n°…….. du conseil départemental en date du_____2025,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621 773 700 €, 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 immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, son Président Directeur Général, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par **« le Maître d'ouvrage »**, **« le MOA »**, ou **« le Bénéficiaire » ;**

**Et en dernier lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2016-091 en date du 30 mars 2016 ;

Ci-après désigné comme « **Île-de-France Mobilités** » ou « **l'Autorité organisatrice de la mobilité** ».

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

**Visas**

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

**Vu** le décret n° 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** l'arrêté préfectoral n° 2018/4152 du 18 décembre 2018 déclarant d'utilité publique le projet de construction de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le territoire des communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne ;

**Vu** la convention n° 2013CONV001 relative au financement des études préliminaires sur la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 10 janvier 2013 ;

**Vu** la convention n° 2014CONV038 relative au financement des procédures et des études pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 13 janvier 2015 ;

**Vu** la convention n° 2016CONV498 relative au financement des procédures et des études d'avant-projet pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 2 mai 2017 ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Métro Grand Paris Express ;

**Vu** la convention n° 2019CONV407 relative au financement des études de conception détaillées (PRO) et aux premières acquisitions foncières pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 3 mars 2020 ;

**Vu** la convention n° 2021CONV766 relative au financement des travaux préparatoires pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 24 août 2022 ;

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

**Vu** la convention n° 2023CONV529 relative au financement des travaux préparatoires complémentaires pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 13 février 2024 ;

**Vu** la convention n° 2023CONV480 et 2023FER020 relative au financement de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien – Etudes PRO complémentaires du 26 mars 2024 ;

**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 convention n° 24FER015 et n°2024CONV241 relative au financement de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry sur le RER E et la ligne P du Transilien – Etudes PRO complémentaires n°2 dite de convergence avec le projet RER E « Est+ », en cours de signature ;

**Vu** le protocole cadre de financement en faveur de la construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) en interconnexion des lignes RER E et la ligne P du Transilien avec le réseau du Grand Paris Express ;

**Vu** la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n° CP2025-____ du _____2025 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** la délibération n° CS _____du conseil de surveillance de la SGP du _____2025 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération de la Métropole du Grand Paris n° _____ du _____ 2025 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du conseil départemental du Val-de-Marne n° _____ du _____ 2025 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du conseil départemental de Seine-et-Marne n° _____ du _____ 2025 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°_____ du_____2025 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 :

**« Nouvelle Gare Villiers-Champigny-Bry »** ou **« VCB »** : Les noms définitifs des nouvelles gares de la ligne 15 sud ont été actés par IDFM en juin 2023. Le nom de la gare de la ligne 15, Bry-Villiers-Champigny a été remplacé par Villiers-Champigny-Bry ou VCB. La future gare réalisée sur le réseau ferrée national existant emprunté par le RER E et de la ligne P est donc également renommée en conséquence.

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de la nouvelle gare de VCB.

« **Opération** » : désigne la partie du Projet objet de la présente convention de financement.

« **Convention** » : désigne la présente convention de financement.

« **Protocole** » : protocole-cadre relatif au financement de la réalisation du projet de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) dont la Convention constitue un acte subséquent.

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

« **Euros constants** » : euros aux conditions économiques de référence de l'Opération, n'intégrant pas la variation liée à l'inflation ou la déflation depuis cette date.

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

« **Résultats des études** » : désigne le dossier d'études de conception détaillée (PRO) réalisé par SNCF Réseau, à partir des Etudes objet de la présente convention.

« **Travaux** » : désigne les travaux concernés par la Convention.

## *Contexte*

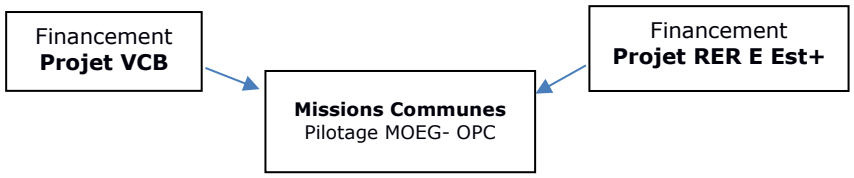
Le Projet VCB consiste en la création d'une nouvelle gare SNCF, sur la ligne existante du RER E et du Transilien P, et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires nécessaires à son bon fonctionnement. Son coût d'objectif défini dans le Protocole de financement est de 444,8 M€ aux conditions économiques de janvier 2014 et sa mise en service est prévue pour fin 2030.

Le coût de la phase REA, objet du protocole précité, s'élève à 406,8 M€ constants CE janvier 2014.

Il est prévu que la nouvelle gare de Villiers-Champigny-Bry soit mise en service en même temps que la 3ème voie du projet RER E Est+ (projet de prolongement des missions Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie). L'organisation des travaux nécessite la coordination des deux projets aussi bien en phase d'études que de travaux.

Coordination et dépenses communes des projets VCB et RER E Est+

Les deux projets conservent leurs propres modalités de financement. SNCF Réseau s'organise afin d'utiliser une partie du budget des deux opérations afin de réaliser les « Missions communes ».




Les dépenses comptabilisées au titre des « Missions communes » apparaitront sur les appels de fonds à hauteur de 50% sur chaque projet.

Les missions communes comprennent notamment :

- la coordination entre les deux projets (Phasage, planning, risques, ITC),
- les opérations de mise en service,
- les installations de signalisation communes ARGOS,
- les postes opérateurs.

Le Protocole de financement prévoit en son article 1 qu'il « se déclinera, au fur et à mesure de l'avancement du projet, en Conventions de financement qui préciseront les conditions techniques, administratives et financières dans lesquelles seront mis en place les financements. »

Lors du comité de pilotage du projet VCB en date du 29 avril 2025, la MGP a informé les partenaires qu'elle participerait au cofinancement de la phase travaux à hauteur de 5 M€ et que cette participation serait apportée dans les deux premières conventions de financement, à raison de 2,5 M€ par convention.

La présente Convention constitue la première convention de financement au sens du protocole de financement et formalise donc l'accord des parties pour cette première tranche de cofinancement des travaux de construction de la future gare de Villiers-Champigny-Bry.

Ceci-étant exposé, il a été convenu ce qui suit :

# ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet de définir les conditions d'une première tranche de financement (REA1) relative à la future gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry, sur le RER E et la ligne P du Transilien.

Elle a notamment pour objet de fixer les engagements réciproques des Parties.

Les Parties utilisent pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'Opération la dénomination unique suivante :

**« Nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (ex. Bry-Villiers-Champigny) sur le RER E et la ligne P du Transilien – Convention de financement relative à la réalisation des travaux – REA 1 ».**

# ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DE LA REA 1

## *2.1 Périmètre de la Convention*

La Convention porte sur la première tranche de financement (REA1) des travaux principaux de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry. Cette première tranche de financement va permettre d'engager le début des travaux, notamment:

- la réalisation de la base arrière : travaux de voie, caténaire et assainissement,
- les travaux de génie civil, de signalisation et de télécommunication,
- l'installation de la Base Vie Pose, dépose et Entretien,
- les travaux zone EST - Travaux de Terrassement, Ouvrages d'Art et aménagements hydrauliques,
- les travaux zone OUEST - Travaux de Terrassement, Ouvrages d'Art et aménagements hydrauliques,
- les travaux de la zone Gare – génie civil,
- les travaux de Voie et de caténaires,
- les travaux de génie civil, de Signalisation et de Télécommunication : Création d'artère câbles,
- le gardiennage de la base vie.

## *2.2 Délais de réalisation*

Le Maître d'ouvrage s'engage à achever la globalité des travaux dans un délai de 72 mois à compter de la date de notification de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel de l'opération est joint en annexe 1.

# ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

## *3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)*

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France, sous réserve des compétences reconnues à SNCF Réseau, à la Régie autonome des transports parisiens en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société des grands projets.

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

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

Par ailleurs, dans le cadre du pilotage du Nouveau Grand Paris, Île-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports et de la mobilité, a été mandaté par le comité de pilotage interministériel du 28 Août 2013, pour assurer la coordination des études menées par SNCF Réseau sous son périmètre de maîtrise d'ouvrage (MOA) et les études menées par la SGP sous sa maitrise d'ouvrage concernant le projet de ligne 15 Sud du métro. Il a mis en place une instance de pilotage partenarial associant la SGP, SNCF Réseau, la Région et l'Etat et une méthode de travail partagée afin d'assurer le suivi des Etudes préliminaires (EP), d'Avant-Projet (AVP) et Projet (PRO).

## *3.2 La maîtrise d'ouvrage de l'Opération*

### 3.2.1 Identification et engagements du Maître d'Ouvrage

Conformément aux dispositions du protocole de financement, SNCF Réseau, Maître d'ouvrage de l'infrastructure du réseau ferré national et Maître d'ouvrage dûment mandaté sur le périmètre de la gare, est habilité à prendre les engagements du « Maître d'Ouvrage » au titre de la présente Convention.

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation de l'Opération, objet de la Convention ;
- le respect des coûts du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 1.2. ;
- le respect des dispositions de la Convention ;
- le respect de la règlementation et des règles de l'art.

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

## *3.3 Les Financeurs*

### 3.3.1 Identification

Le financement de l'Opération est assuré, dans les conditions prévues par l'article 4 de la Convention, par :

- l'Etat,
- la région Île-de-France,
- la Société des grands projets,
- la Métropole du Grand Paris,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de Seine-et-Marne.

### 3.3.2 Engagements des Financeurs

La signature de la Convention vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des Travaux objet de la Convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la Convention.

# ARTICLE 4 - MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

## *4.1 Coût de la Convention REA 1*

Les engagements de la Convention sont formulés ci-dessous en euros constants aux conditions économiques (CE) de janvier 2014 ainsi qu'en euros courants.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la Convention est évalué à **112 836 488,44 € HT aux CE 01/2014** (Cf. détail en annexe 3), soit **144 465 536,00 € courants hors taxes**.

La Convention porte sur la première tranche de financement qui correspond à 29.4 % du coût d'objectif.

Décomposition des montants :

| **Nature des dépenses** | **Montants de la CFI REA 1** | |
|---|---|---|
| | **en € constants (01/2014)** | **en € courants** |
| Foncier | 644 955,43 € | 825 742,04 € |
| Bus de substitution | 1 400 000,00 € | 1 792 432,16 € |
| Travaux | 75 810 378,86 € | 97 060 686,38 € |
| Provision pour risques | 16 953 114,21 € | 21 705 219,34 € |
| Maîtrise d'œuvre | 12 162 016,72 € | 15 571 135,62 € |
| Maîtrise d'ouvrage | 5 866 023,22 € | 7 510 320,46 € |
| **TOTAL** | **112 836 488,44 €** | **144 465 536,00 €** |

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

## *4.2 Plan de financement*

Le plan de financement initial en euros courants de la Convention est le suivant :

| **État** | **RIF** | **SGP** | **MGP*** | **CD77** | **CD94** | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 42,78% | 29,62% | 11,35% | 1,73 % | 7,26 % | 7,26 % | 100,00% |
| 61 802 559,65 | 42 786 387,45 | 16 392 330,60 | *2 500 000,00* | *10 492 129,15* | *10 492 129,15* | **144 465 536,00** |

**Pour la MGP, le montant maximal de subvention est arrêté à 2 500 000 € fermes et non-actualisables.*

Or, dans le cadre du protocole de financement précité, l'Etat et la SGP sont convenus que la part de financement attendue de l'Etat peut être prise en charge par la SGP et ce, en complément de sa propre part de financement. Par conséquent, le plan de financement global de la convention en euros courants pour l'Opération est donc le suivant :

| **État** | **RIF** | **SGP**** | **MGP** | **CD77** | **CD94** | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 0% | 29,62 % | 54,13 % | 1,73 % | 7,26 % | 7,26 % | 100,00 % |
| 0 | 42 786 387,45 | 78 194 890,25 | *2 500 000,00* | *10 492 129,15* | *10 492 129,15* | **144 465 536,00** |

Pour mémoire, les clés proposées dans ce plan de financement sont des clés résultantes qui tiennent compte d'une première phase de remboursement de l'avance consentie par la SGP au titre des deux conventions travaux préparatoires précédentes. Le taux de participation de chacun des autres partenaires au titre de cette convention est donc différent des clés globales convenues dans le Volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 du fait de cette première phase de remboursement.

***Pour la SGP, le plan de financement est établi en euros courants prévisionnels dans les conditions d'actualisations de l'article 4.3, et son engagement est basé sur le montant en euros constants aux conditions économiques de référence tel que détaillé en annexe 3.*

### 4.2.1 Plan de financement des substitutions routières

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. Concernant la présente Opération, le montant prévisionnel des moyens de substitution pour les premières interruptions temporaires de circulation prévues pour l'année 2026 est estimé à 1 792 432,16 € courants.

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention par la SGP, la MGP et les deux Départements.

Le plan prévisionnel de financement des substitutions routières en euros courants est donc le suivant :

| État | RIF | SGP** | MGP | CD77 | CD94 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| - | - | 83,74 % | 1,73 % | 7,26 % | 7,26 % | 100,00 % |
| - | - | 1 501 055,12 | 31 018,34 | 130 179,35 | 130 179,35 | 1 792 432,16 |

### 4.2.2 Plan de financement résultant des travaux (hors substitutions routières)

Le plan de financement de l'Opération, hors substitutions routières, est établi en euros courants comme suit :

| État | RIF | SGP** | MGP | CD77 | CD94 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| - | 29,99 % | 53,75 % | 1,73 % | 7,26 % | 7,26 % | 100,00 % |
| - | 42 786 387,45 | 76 693 835,13 | 2 468 981,66 | 10 361 949,80 | 10 361 949,80 | **142 673 103,84** |

***Pour la SGP, le plan de financement est établi en euros courants prévisionnels dans les conditions d'actualisations de l'article 4.3, et son engagement est basé sur le montant en euros constants aux conditions économiques de référence tel que détaillé en annexe 3.*

## *4.3 Modalités d'actualisation*

Les conditions économiques de référence de la Convention sont celles de janvier 2014. Pour être comparables, toutes les dépenses réalisées dans le cadre de l'Opération et présentées dans les appels de fonds doivent être ramenées aux conditions économiques de janvier 2014 par application de l'indice TP01.

Les valeurs futures de l'indice TP01 n'étant pas connues à la date de signature de la Convention, les Parties s'entendent sur l'hypothèse suivante afin d'obtenir une estimation du coût en Euros courants de l'Opération. L'évaluation des montants en Euros courants est basée sur les montants du Protocole, sur la base du calendrier prévisionnel des dépenses, du dernier indice connu à la date de rédaction du Protocole soit celui de 07/2024, ainsi que d'une hypothèse d'inflation de 2,5% par an jusqu'à la fin de l'Opération.

Les appels de fonds seront formulés et payés en Euros courants. Le Maître d'ouvrage justifiera au moment du solde de la Convention le respect des coûts exprimés en Euros constants aux conditions économiques de référence. Les états d'acomptes seront établis en Euros courants et en Euros

constants aux conditions économiques de référence par application des derniers indices connus. Le solde sera établi en Euros courants et en Euros constants aux conditions économiques de référence par application des indices définitifs.

# ARTICLE 5 - MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS PAR LES FINANCEURS

## *5.1 Régime de TVA*

Les financements objet de la Convention seront appelés hors TVA.

## *5.2 Modalités de versement des acomptes*

Les appels de fonds seront effectués après notification de la Convention à l'ensemble des Parties selon les modalités spécifiques à chaque Financeur décrites ci-après.

Le Maître d'ouvrage transmet aux Financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 de la Convention 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 demandes d'acompte seront établies en euros courants.

a- Versement des acomptes par la Région

Pour la Région, un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de son financement en euros courants visé à l'article 4.2 sera versé dès l'engagement des travaux objets de la présente, sur présentation d'un courrier du MOA certifiant l'engagement de l'Opération. Si cette justification ne porte que sur une partie de la première tranche, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des dépenses effectivement engagées.

Après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% aura été consommée, SNCF Réseau procèdera à des appels de fonds.

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état récapitulatif des 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, de la clé de financement définie à l'article 4.2.2.

b – Versement des acomptes par la SGP

Pour la SGP, une première avance correspondant à 20% du montant de son financement en euros courants visé à l'article 4.2, sera effectuée dès l'engagement des travaux.

Les appels de fonds de SNCF Réseau auprès de la Société des grands projets comprendront les éléments suivants :

- L'état récapitulatif des acomptes appelés au titre de la Convention ;
- L'état détaillé des dépenses réalisées par SNCF Réseau indiquant notamment la référence des factures, leur date de comptabilisation et le montant des factures. Le montant global des factures sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 2.1 de la Convention et feront apparaître les frais de support, au prorata de leur état d'avancement. Les montants seront désactualisés en euros constants aux CE janvier 2014 ;
- Un tableau de justification de l'état d'avancement des Travaux, daté et signé par le Maître d'Ouvrage ou le représentant légal de SNCF Réseau ;

- Le dernier Estimé à terminaison aux CE janvier 2014 et en euros courants.

La référence SGP n°2025CONV154S01 est indiquée sur les factures.

c - Versement des acomptes par la Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris contribue financièrement à ce projet. La Métropole subventionne ce projet à hauteur de 2 500 000 €, soit 1,73 % du montant total. Ce montant est ferme et non actualisable.

Le Maître d'ouvrage transmet à la Métropole du Grand Paris, des demandes de versement (*) des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1er de la présente convention afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement.

(*) : demandes à déposer sur CHORUS – le numéro d'engagement de la présente convention sera notifié dans les meilleurs délais par la Métropole, après sa signature par toutes les parties.

Les demandes de versement d'acomptes du maître d'ouvrage à la Métropole du Grand Paris sont établies en fonction de l'avancement de l'opération.

SNCF Réseau procède auprès de la Métropole du Grand Paris aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds sous forme de facture d'avance correspondant à 20 % de la participation de la MGP aux travaux objet de la présente convention, soit la somme de 500 000 € courants, sous réserve de l'obtention d'une dérogation par le maitre d'ouvrage auprès de la Métropole ;
- Après le démarrage des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% aura été consommée, SNCF Réseau procèdera à des appels de fonds sous forme de factures d'acomptes dans la limite de deux appels de fonds par an. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le besoin de financement visé aux articles 4.21 et 4.2.2. Ils sont accompagnés d'un état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention, et d'un certificat détaillé d'avancement du projet visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau.

Les appels de fonds devront être accompagnés :

- d'un état de mandatement ;
- d'un état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention,
- d'un certificat détaillé d'avancement du projet visé par le Maître d'ouvrage SNCF Réseau, en fonction du financement de la Métropole.

d) Versement des acomptes par le Département de Seine-et-Marne et le Département du Val-de-Marne

Un premier appel de fonds de 20% du montant de la participation des Départements en € courants sera effectué dès l'engagement des travaux, objet de la présente convention.

Les demandes de versement d'acomptes auprès des Départements de Seine-et-Marne et du Val-de-Marne comprendront les éléments suivants :

- un courrier de demande de versement de la subvention avec la référence de la subvention (nom de l'opération et de la convention),
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention,
- un certificat d'avancement des travaux signés par SNCF Réseau,

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.2. La demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire.

e) Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, par dérogation à son règlement budgétaire et financier, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la SGP au Bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la SGP définie au plan de financement visé à l'article 4.2, sauf accord exprès de la SGP communiqué par lettre avec accusé de réception.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Métropole du Grand Paris au Bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la MGP définie au plan de financement à l'article 4.2.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par les départements du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne au Bénéficiaire est plafonné à 95% de leur participation respective définie au plan de financement à l'article 4.2, par dérogation aux règlements budgétaire et financier.

Si au moins une convention de financement relative à cette Opération est notifiée postérieurement à la présente Convention, les subventions pourront être appelées à 100% et les dispositions relatives au plafonnement des acomptes seront reprises dans la dernière convention de financement relative à cette Opération et tiendront compte des engagements les plus récents.

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds.

## *5.3 Versement du solde*

Le solde sera établi en euros courants et en euros constants calculés à partir des indices définitifs.

Conformément au Protocole, le bilan en euros constants sera indicatif et les subventions relatives à la présente Convention pourront être intégralement versées sur la base du montant prévu en euros courants prévisionnels.

Si au moins une convention de financement relative au Projet, 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 5.2.e s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

## *5.4 Paiement*

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

Le versement des montants du financement appelés par le Maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur, à compter de la date de réception par les Financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.2et 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 Convention, en reprenant la dénomination indiquée à l'article 1.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit à la connaissance du Maître d'ouvrage, éventuellement sous format électronique.

## *5.5 Domiciliation*

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

| | **N° SIRET** | **Adresse de facturation** | **Nom du service** | **N° téléphone/ adresse électronique** |
|---|---|---|---|---|
| **Etat** | | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS | DRIEA– SPOT – CBSF | 01 40 61 86 60<br>spot.spot.drieatif@developpementdurable.gouv.fr |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **SGP** | 525 046 017 00048 | 2 mail de la petite Espagne, 93200 Saint-Denis | Direction des services comptables | agence.comptable@sgp.fr |
| **Région** | 237 500 079 00312 | 2 rue Simone Veil<br>93400 Saint-Ouen-sur-Seine | Pôle Finances – Direction de la comptabilité | depot.subvention@iledefrance.fr |
| **Département du Val-de-Marne** | 22940028800010 | Hôtel du département<br>94054 Créteil Cedex | DVM | 01.49.56.53.10<br>dvm-comptabilite@valdemarne.fr |
| **Département de Seine-et-Marne** | 227 700 010 00019 | Département de Seine-et-Marne<br>Hôtel du département<br>CS 50337<br>77010 MELUN<br>CEDEX | Direction des Transports | SAFDT@departement77.fr |
| **Métropole du Grand Paris** | 200 054 781 00022 | 15-19 avenue Pierre Mendès-France<br>CS 81411<br>75646 PARIS Cedex 13 | Direction des finances | finances@metropolegrandparis.fr |
| **SNCF Réseau** | 412 280 737 20 375 | Direction Finances et achats<br>15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex | Unité Crédit management | aude.pouyes@reseau.sncf.fr<br>01.85.57.96.70 |

## ARTICLE 6 CADUCITE DES SUBVENTIONS

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

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

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

### - Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité :

- En matière de demande de versement d'un premier acompte

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de trois (3) ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

- En matière de demande de versement du solde

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de quatre (4) ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du Bénéficiaire.

- **Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département du Val-de-Marne**

Conformément au Règlement budgétaire et financier du Département du Val de Marne, le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai fixé par la convention conclue avec son bénéficiaire pour réaliser les opérations prévues au titre de la Convention. A défaut, la subvention sera reversée au département.

En tout état de cause, ce délai ne pourra pas excéder cinq (5) ans à compter du vote de celle-ci et jusqu'à la réalisation des opérations prévues au titre de la Convention.

Lorsque des circonstances particulières le justifient, il peut être dérogé à ces délais par délibération de la commission permanente.

Le bénéficiaire devra présenter une demande à cet effet.

- **Caducité au titre du règlement budgétaire et financier de la Métropole du Grand Paris**

La présente convention deviendra caduque et la Métropole du Grand Paris ne sera plus tenue par son engagement de verser la subvention visée à l'article 4.2 ci-avant si à l'expiration d'un **délai de trois (3) ans** à compter de la date de délibération de son attribution, le Bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration métropolitaine une demande complète de paiement d'un premier acompte.

Toutefois, avant expiration de ce délai, la Métropole du Grand Paris peut décider de le proroger sur demande argumentée du Bénéficiaire. Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président de la Métropole du Grand Paris, si une demande expresse du Bénéficiaire portant justification du retard de démarrage est adressée au Président, au plus tard 4 mois avant la date de caducité.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, celle-ci devra intervenir avant l'expiration du délai de trois ans précités sous peine de caducité.

## ARTICLE 7 - COMPTABILITE DE L'OPERATION

Le Maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux travaux relevant de l'Opération faisant l'objet de la Convention.

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

## ARTICLE 8 - MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT

Les modalités de contrôle et d'audit prévues aux articles 8 et 9 du Protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la Convention.

## ARTICLE 9 - GESTION DES ECARTS

Les modalités de gestion des écarts prévues à l'article 10 du Protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la Convention.

## ARTICLE 10 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Les modalités de pilotage et de suivi de l'opération prévues à l'article 10 du Protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la présente Convention.

## ARTICLE 11 - 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 de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la présente Convention.

## ARTICLE 12 - 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 de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la présente Convention.

## ARTICLE 13 - OBLIGATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE EN MATIERE DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Les modalités en matière de respect de l'environnement prévues à l'article 13 du Protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la présente Convention.

## ARTICLE 14 PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les modalités de propriété, de communication et de diffusion des études prévues à l'article 14 du Protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) s'appliquent à la présente Convention.

## ARTICLE 15 - DISPOSITIONS GENERALES

### *15.1 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 5.5 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.

Cession

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

Règlement des litiges

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la 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 ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du tribunal administratif de Paris.

## *15.2 Résiliation de la Convention*

La résiliation du protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet de construction de la nouvelle gare SNCF de Villiers-Champigny-Bry (VCB) entraine la résiliation de la présente Convention.

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

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

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

## *15.3 Date d'effet et durée de la Convention*

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

La présente Convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 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. Dans le cas présent, toutes les dépenses effectuées par SNCF Réseau relatives à l'Opération à compter du 1er janvier 2025, par anticipation à la date de prise d'effet de la Convention de financement, dans un souci de respecter le planning général de réalisation des Travaux, font partie intégrante de la Convention et sont ainsi prises en charge par les Financeurs.

## *15.4 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 Convention est établie en 8 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 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour la Région

**Valérie PECRESSE**

Président du conseil régional d'Île-de-France

**La présente Convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour la Société des grands projets,

**Jean-François MONTEILS**
Président du directoire

**La présente Convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour la Métropole du Grand Paris

**Patrick OLLIER**
Président de la Métropole du Grand Paris

**La présente Convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour le Département du Val-de-Marne

**Olivier CAPITANIO**
Président du Conseil départemental

**La présente Convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour le département de Seine-et-Marne

**Jean-François PARIGI**
Président du Conseil départemental

**La présente Convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**
Directeur Général

**La présente Convention est établie en 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour SNCF Réseau,

**Matthieu CHABANEL**
Président-Directeur Général

## ARTICLE 16 ANNEXES

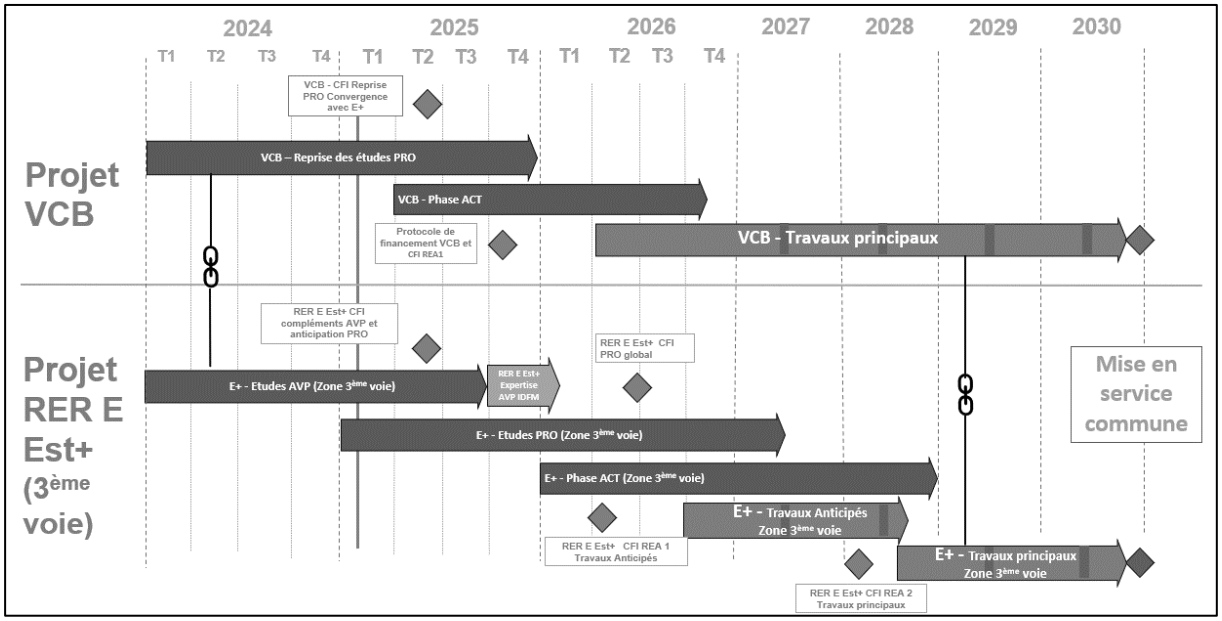
**Annexe 1 :** Calendrier prévisionnel indicatif

**Annexe 2 :** Échéancier prévisionnel des appels de fonds

**Annexe 3 :** Plan de financement de la REA 1 en euros constants

## ANNEXE 1 :

## Calendrier prévisionnel indicatif



## ANNEXE 2 :

## Échéancier prévisionnel des appels de fonds

| En € courants | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **Région** | 15 415 659,18 € | 990 689,34 € | 23 397 446,22 € | 2 982 592,71 € | **42 786 387,45 €** |
| **SGP** | 28 173 114,16 € | 1 810 548,83 € | 42 760 346,18 € | 5 450 881,08 € | **78 194 890,25 €** |
| **MGP** | 900 733,86 € | 57 885,78 € | 1 367 108,07 € | 174 272,29 € | **2 500 000,00 €** |
| **Département 94** | 3 780 246,40 € | 242 938,03 € | 5 737 549,77 € | 731 394,96 € | **10 492 129,15 €** |
| **Département 77** | 3 780 246,40 € | 242 938,03 € | 5 737 549,77 € | 731 394,96 € | **10 492 129,15 €** |
| **TOTAL** | **52 050 000,00 €** | **3 345 000,00 €** | **79 000 000,00 €** | **10 070 536,00 €** | **144 465 536,00 €** |

## ANNEXE 3 :

## Plan de financement de la REA 1 en euros constants

| En € 01/2014 | Montant | Taux |
|---|---|---|
| Région | 33 422 167,88 € | 29,62% |
| SGP | 61 078 391,19 € | 54,13% |
| MGP | 1 952 071,25 € | 1,73% |
| Département 94 | 8 191 929,06 € | 7,26% |
| Département 77 | 8 191 929,06 € | 7,26% |
| **TOTAL** | **112 836 488,44 €** | **100,00%** |

# Annexe 5 : Schéma Directeur d'Accessibilité – Convention de besoins complémentaires n° 2

2025

# Schéma Directeur d'Accessibilité

## Deuxième convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires – BC2

25

**Table des matières**

VISAS ..... 4
PREAMBULE ..... 6
1. Définition ..... 6
2. Historique de l'Opération ..... 6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION ..... 8
ARTICLE 2. PERIMETRE DE LA PRESENTE CONVENTION ..... 8
ARTICLE 3. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES ..... 8
3.1 Île-de-France Mobilités ..... 8
3.2 Le maître d'ouvrage ..... 9
3.3 Engagements des Financeurs ..... 9
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION ..... 9
4.1 Montant de la convention ..... 9
4.2 Tableau de synthèse de répartition des coûts pour le maître d'ouvrage ..... 9
4.3 Plan de financement ..... 9
ARTICLE 5. MODALITES DE PAIEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION ..... 10
ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTRÔLE ..... 10
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS ..... 10
ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION ..... 10
ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES DU SDA ..... 10
ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES ..... 10
10.1 Date d'effet de la convention ..... 10
10.2 Mesures d'ordre ..... 11
ANNEXE 1 ..... 13
ANNEXE 2 ..... 14

**Entre,**

**D'une part,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° 20240206-003 en date du 06 février 2024 ;

- **La région Île-de-France**, représentée par la Présidente du conseil régional, Madame Valérie PECRESSE, dûment mandaté par délibération n° CP 2025- de la commission permanente du conseil régional en date du ;

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

**Et d'autre part,**

- **SNCF Gares & Connexions,** société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Alain QUINET, Directeur général par intérim ;

Ci-après désigné par « **SNCF Gares & Connexions** » ou « **le Maître d'ouvrage** ».

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° en date du ;

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

Les trois signataires sont désignés ensemble ci-après par « **les Parties** ».

**VISAS**

**VU** le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Île-de-France adopté par le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 08 juillet 2009 ;

**VU** la délibération n° CR51-11 du Conseil régional d'Ile-de-France du 23 juin 2011 approuvant la convention cadre pour la mise en œuvre des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence du Schéma Directeur d'Accessibilité ;

**VU** la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n° CP 11-512 du 07 juillet 2011 approuvant la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

**VU** la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n° CP 12-424 du 12 juillet 2012 approuvant l'avenant n°1 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

**VU** la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n° CP 13-672 du 17 octobre 2013 approuvant l'avenant n°2 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n°2011/0484 du 1er juin 2011, approuvant la convention cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité et la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports n°2012/0219 du 11 juillet 2012, approuvant l'avenant n°1 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

**VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n°2013/374 du 9 octobre 2013, approuvant l'avenant n°2 de la convention de financement de la première tranche d'études et de travaux ;

**VU** la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 12 mai 2011 ;

**VU** la délibération du Conseil d'Administration de la SNCF Mobilités du 26 mai 2011 ;

**VU** la délibération n° CR 2017-171 approuvant la convention quinquennale pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau/SNCF Mobilités du réseau de référence du schéma directeur d'accessibilité ;

**VU** la délibération Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2017/889 du 13 décembre 2017 approuvant la convention cadre pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau et SNCF Mobilités du réseau de référence ;

**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 ;

**VU** la délibération n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 approuvant la convention 2022 relative à l'actualisation du financement prévu par la convention cadre SDA ;

**VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2022/0712-134 du 12 juillet 2022 approuvant la convention 2022 relative à l'actualisation du financement prévu par le protocole-cadre SDA ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°202111011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;

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

**VU** la délibération n° CP 2023-304 du 21 septembre 2023 approuvant la convention 2023 relative à l'actualisation du financement prévu par la convention-cadre ;

**VU** la délibération n° 2023/1012-181 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant la convention 2023 relative à l'actualisation du financement prévu par la convention-cadre ;

**VU** la délibération n° 20240618-114 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 18 juin 2024 approuvant la convention de financement 2024 pour le Schéma Directeur d'Accessibilité ;

**VU** la délibération n° CP 2024-224 du 27 septembre 2024 relative à la convention de financement 2024 de clôture des engagements des financeurs prévus par la convention-cadre de 2011 ;

**VU** la délibération n° CP 2024-306 du 15 novembre 2024 du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention-cadre de financement de la tranche n° 3 du Schéma directeur d'Accessibilité et la convention n°1 concernant la prise en charge des biens complémentaires du Schéma Directeur d'Accessibilité ;

**VU** la délibération n° 20241211-249 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 décembre 2024 approuvant le protocole-cadre de financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité et la convention n°1 concernant la prise en charge des besoins complémentaires du Schéma Directeur d'Accessibilité ;

**IL EST ARRETE CE QUI SUIT :**

**PREAMBULE**

### *1. Définition*

Les Parties conviennent de donner le sens suivant au mot ci-après :

« **Opération** » : désigne le programme SDA.

### *2. Historique du programme SDA*

Île-de-France Mobilités a été désignée autorité compétente en Île-de-France pour l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transport, par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'objet du SDA est d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux PMR par une mise en œuvre progressive des mesures appropriées.

Le SDA a été approuvé par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009 (délibération n° 2009/577).

Une convention-cadre « pour la mise en œuvre des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence », approuvée par le conseil régional d'Île-de-France (délibération n° CR 51-11 du 23 juin 2011) et Île-de-France Mobilités (délibération n° 2011/0484 du 01er Juin 2011) a été signée le 11 octobre 2011, entre Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, SNCF et RFF. (ci-après désignée la « Convention cadre de 2011 »).

La Convention cadre de 2011 prévoit un financement total de 1 454 M€ aux conditions économiques de janvier 2009.

Une convention de financement de la première tranche 2011-2016, approuvée par le conseil régional (délibération n° CP 11-512 du 07 juillet 2011) et par le Conseil du STIF (délibération n° 2011-484 du 1er juin 2011), a été signée le 11 octobre 2011. Elle a été modifiée par avenant à 2 reprises (en 2012 et 2013).

Compte-tenu du rythme de réalisation du programme, une convention quinquennale 2017-2021 pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau/SNCF Mobilités du réseau de référence du SDA, d'un montant total de 929,2M€, a été approuvée par le conseil régional d'Île-de-France (délibération n° CR 2017-171 du 23 Novembre 2017) et par le Conseil du STIF (délibération n° 2017/889 du 13 décembre 2017).

Par la suite, deux conventions ont été établies en 2022 et 2023, pour couvrir l'actualisation en euros courants du financement prévu en application de la convention-cadre de 2011. Elles ont été approuvées par le conseil régional d'Île-de-France (délibérations n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 et n° CP 2023-304 du 21 septembre 2023) et par le Conseil d'Île-de-France Mobilités (délibérations n° 2022/0712-134 du 12 juillet 2022 et n° 2023/1012-181 du 12 octobre 2023).

Il s'agissait de traiter les 209 gares sur un calendrier de mise en service jusqu'à juin 2024 (avant les JOP). Cette convention quinquennale s'est déclinée en cinq conventions annuelles. Les engagements financiers d'Île-de-France Mobilités, de la région Ile-de-France et de la MOA ont été honorés.

Entre 2018 et 2020, deux vagues successives de besoins complémentaires à l'enveloppe budgétaire initiale ont émergé. En 2022, suite à une négociation concernant la répartition de la prise en charge, le nouveau coût du programme est stabilisé.

L'enveloppe finale des besoins complémentaires s'élève donc à 429M€ CE2009, portant le coût global du programme à 1,883 Md€, soit une augmentation de + 29,5 % du coût initial.

| **Montants en M€ - CE 01/2009** | Montants |
|---|---|
| Montant de la convention cadre 2011 | 1 454 |
| Besoins complémentaires | 429 |
| **Nouvelle trajectoire SDA** | **1 883** |
| | |
| **Besoins complémentaires** | **326,5** |

Le montant total des besoins complémentaires a été entériné au sein de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité délibérée à la commission permanente de la région Île-de-France n° CP 2024-306 du 15 novembre 2024 et au Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 20241211-249 du 11 décembre 2024.

En accord entre toutes les parties dont l'Etat, 3 pôles majeurs bénéficiant du SDA pour un montant de 102,5M€ CE 2009 transférés au volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, viennent en diminution de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité.

La convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité définit l'accord et les modalités de mise en place du financement restant à mobiliser, d'un coût total de 326,5M€ CE2009, soit 507 M€ courants

Des conventions de financement dites « besoins complémentaires » déclineront annuellement la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité afin de lisser les engagements des financeurs.

**La présente convention constitue donc la deuxième convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires, à hauteur de 180 500 000 € courants.**

Il est convenu ce qui suit :

## ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention prise en application de la convention-cadre relative au financement de la tranche 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité a pour objet de définir :

- Les conditions et modalités de financement des besoins complémentaires par rapport au programme et au coût d'objectif définis dans la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité,
- Les conditions de suivi des travaux, dans le respect du calendrier actualisé du SDA définies à la convention-cadre Tranche 3,
- Les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- Les engagements relatifs à la poursuite de la réalisation du SDA.

S'agissant d'une convention prise en application de la convention-cadre, les stipulations de cette dernière sont applicables à la présente.

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

**« Schéma Directeur d'Accessibilité – Deuxième convention de financement de besoins complémentaires » ou en abrégé « SDA – CFI BC2 ».**

Désignée ci-après par « **la présente convention** ».

## ARTICLE 2. PERIMETRE DE LA PRESENTE CONVENTION

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

La liste des études et travaux financés dans le cadre de la présente convention figure en Annexe 1

## ARTICLE 3. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### *3.1 Île-de-France Mobilités*

En tant qu'autorité organisatrice des transports et 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. Ile-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des Projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

### *3.2 Le maître d'ouvrage*

Le maître d'ouvrage des aménagements du programme SDA à réaliser sur le domaine ferroviaire est SNCF Gares & Connexions.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. A ce titre, les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables, avec la maîtrise d'œuvre qu'ils désignent, de la conception des aménagements et ouvrages qui composent les projets de mise en accessibilité des gares des niveaux 1 à 4 tels que définis dans les études approuvées par leurs instances décisionnelles.

Sous réserve de la mise à disposition des financements par les Financeurs selon les conditions définies dans la présente convention à l'article 3.3, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le programme SDA tel que défini par le tableau de l'annexe 2.

### *3.3 Engagements des Financeurs*

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à participer au financement de la première partie des besoins complémentaires du programme SDA, dans la limite des montants en euros courants HT inscrits dans le plan de financement global indiqué à l'article 4.3.

## ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION

### *4.1 Montant de la convention*

Le montant de la présente convention est de **180 500 000 M€ courants**.

Ce coût correspond au programme décrit dans la présente convention et précisées en Annexe 1. Cette estimation est prévisionnelle et a été effectuée à partir d'études de différents niveaux.

### *4.2 Tableau de synthèse de répartition des coûts pour le maître d'ouvrage*

Le coût des dépenses du maître d'ouvrage est établi comme suit :

| **MOA** | **SDA – BC2**<br>**Coûts euros courants** |
|---|---|
| SNCF Gares & Connexions | 180 500 000 € |

### *4.3 Plan de financement*

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

| **En M€ courants** | **IDFM** | **RIF** | **SNCF GC** | **Total** |
|---|---|---|---|---|
| Convention BC 2 | 90,25<br>(50 %) | 45,125<br>(25 %) | 45,125<br>(25 %) | 180,5<br>(100 %) |

## ARTICLE 5. MODALITES DE PAIEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION

Les modalités de paiement prévues par l'article 6 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité s'appliquent à la présente convention.

## ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTRÔLE

Les modalités d'audit et de contrôle prévues par les articles 7 et 8 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité s'appliquent à la présente convention.

## ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Les modalités de gestion des écarts prévues par l'article 8 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité s'appliquent à la présente convention.

## ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

Les modalités d'organisation et de suivi de la convention prévues par l'article 9 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité s'appliquent à la présente convention.

## ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES DU SDA

Les modalités de propriété, communication et diffusion des études du SDA prévues par l'article 10 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité s'appliquent à la présente convention.

## ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES

Les modalités de modification, résiliation et traitement des litiges prévues par les articles 12.1, 12.2 et 12.3 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité s'appliquent à la présente convention.

### *10.1 Date d'effet de la convention*

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

Conformément aux dispositions de l'article 17 du Règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la participation financière par le conseil régional d'Île-de-France ou sa commission permanente, ou de la date indiquée par ladite délibération, si elle est différente.

La convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 12.3 de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité de la

présente convention, soit après paiement du solde de la totalité des participations financières dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5 de la présente convention.

### *10.2 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.

Fait en trois exemplaires originaux. Signée par toutes les Parties et notifiée le :

| | |
|---|---|
| **Pour la région Île-de-France,**<br><br>**Valérie PECRESSE**<br>Présidente du conseil régional d'Île-de-France | **Pour SNCF Gares & Connexions,**<br><br>**Alain QUINET**<br>Directeur général SNCF Gares & Connexions par intérim |
| **Pour Île-de-France Mobilités,**<br><br>**Laurent PROBST**<br>Directeur Général d'Île-de-France Mobilités | |

## ANNEXE 1

## Liste des travaux et études prévus dans le cadre de la convention-cadre relative au financement de la tranche n° 3 du Schéma Directeur d'Accessibilité incluant la présente convention BC2

| GARES | Ligne | Dpt | Prévision de déclaration | Phase en cours | Montant prévisionnel en K€ CE 2009 (1) | Commentaires |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LIEUSAINT - MOISSY | D | 77 | 2024 | REA | 13 755 | |
| CHAMP DE COURSES D'ENGHIEN | H | 95 | 2024 | REA | 2 000 | |
| IVRY-SUR-SEINE | C | 94 | 2024 | REA | 19 453 | |
| LES ARDOINES | C | 94 | 2025 | REA | 71 | |
| ÉTAMPES | C | 91 | 2025 | REA | 12 092 | |
| VILLEPREUX - LES CLAYES | N | 78 | 2025 | REA | 6 028 | |
| CLAMART | N | 92 | 2025 | REA | 0 | |
| LES MUREAUX | E | 78 | 2025 | REA | 0 | |
| LE BRAS DE FER | D | 91 | 2026 | REA | 3 423 | Cas 4 – aléas divers |
| BELLEVUE | N | 92 | 2026 | REA | 2 000 | Cas 3 – dérogatoires |
| ROSNY BOIS PERRIER | E | 93 | 2027 | REA | 20 600 | Cas 1 – interfaces |
| ORLY VILLE | C | 94 | 2027 | REA | 16 000 | Cas 3 – dérogatoires |
| ISSY | C | 92 | 2027 | REA | 80 | Cas 1 – interfaces |
| PROVINS | P | 77 | 2028 | EMR | 2 000 | Cas 3 – dérogatoires |
| ÉCOUEN - ÉZANVILLE | H | 95 | 2028 | APO | 2 000 | Cas 3 – dérogatoires |
| VILLIERS-LE-BEL - GONESSE - ARNOUVILLE | D | 95 | 2028 | PRO | 32 000 | Cas 4 – aléas divers |
| MASSY - VERRIERES | C | 91 | 2028 | EMR | 2 000 | Cas 3 – dérogatoires |
| VILLENEUVE-LE-ROI | C | 91 | 2029 | AVP | 7 700 | Cas 4 – aléas divers |
| LE RAINCY - VILLEMOMBLE - MONTFERMEIL | E | 93 | 2029 | AVP | 8 958 | Cas 3 – dérogatoires |
| LES GRESILLONS | C | 92 | 2030 | DCE | 0 | Cas 1 – interfaces |
| HERBLAY | J | 95 | 2030 | AVP | 16 494 | Cas 2 – ITC (reste dépendant du calendrier d'EOLE) |
| CHANTELOUP-LES-VIGNES | J | 78 | 2030 | AVP | 2 000 | Cas 2 – ITC (reste dépendant du calendrier d'EOLE) |
| MELUN | D | 77 | 2030 | REA | 42 600 | Cas 1 – interfaces |
| CORMEILLES-EN-PARISIS | J | 95 | 2030 | PRO | 16 198 | Cas 2 – ITC (reste dépendant du calendrier d'EOLE) |
| SAINT-OUEN-L'AUMONE | H | 93 | 2030 | EMR | 2 000 | Cas 3 – dérogatoires |
| SAINT-CYR | N | 95 | 2031 | AVP | 30 000 | Cas 1 – interfaces |
| VILLENEUVE-SAINT-GEORGES | D | 94 | 2032 | AVP | 40 000 | Cas 1 – interfaces |
| VAL de FONTENAY | E | 94 | 2034 | AVP | 47 900 | Cas 1 – interfaces |
| **TOTAL SDA CIBLE** | | | | | 347 352 | |
| **PÔLES MAJEURS CPER** | | | | | **111 100** | |
| **TOTAL SDA CIBLE HORS PÔLES MAJEURS** | | | | | **236 252** | |

*(1) Les montants figurants ici sont ceux issus de la trajectoire SDA de 1883 M€ CE 2009. Pour les pôles majeurs CPER, les montants sont issus des clés d'affectation proposées par IDFM*

## ANNEXE 2

## Liste des 28 gares restantes inscrites au SDA

| GARES | Ligne | Dpt | Prévision de déclaration | Nombre de gares déclarées accessibles | Phase en cours | Commentaires |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Total SDA au 01/08/2024** | | | | **181** | | |
| LIEUSAINT - MOISSY | D | 77 | 2024 | 182 | REA | |
| CHAMP DE COURSES D'ENGHIEN | H | 95 | 2024 | 183 | REA | |
| IVRY-SUR-SEINE | C | 94 | 2024 | 184 | REA | |
| LES ARDOINES | C | 94 | 2025 | 185 | REA | |
| ÉTAMPES | C | 91 | 2025 | 186 | REA | |
| VILLEPREUX - LES CLAYES | N | 78 | 2025 | 187 | REA | |
| CLAMART | N | 92 | 2025 | 188 | REA | |
| LES MUREAUX | E | 78 | 2025 | 189 | REA | |
| **Total SDA à fin 2025** | | | | **189** | | |
| LE BRAS DE FER | D | 91 | 2026 | 190 | REA | Cas 4 – aléas divers |
| BELLEVUE | N | 92 | 2026 | 191 | REA | Cas 3 – dérogatoires |
| ROSNY BOIS PERRIER | E | 93 | 2027 | 192 | REA | Cas 1 – interfaces |
| ORLY VILLE | C | 94 | 2027 | 193 | REA | Cas 3 – dérogatoires |
| ISSY | C | 92 | 2027 | 194 | REA | Cas 1 – interfaces |
| PROVINS | P | 77 | 2028 | 195 | EMR | Cas 3 – dérogatoires |
| ÉCOUEN - ÉZANVILLE | H | 95 | 2028 | 196 | APO | Cas 3 – dérogatoires |
| VILLIERS-LE-BEL - GONESSE - ARNOUVILLE | D | 95 | 2028 | 197 | PRO | Cas 4 – aléas divers |
| MASSY - VERRIERES | C | 91 | 2028 | 198 | EMR | Cas 3 – dérogatoires |
| VILLENEUVE-LE-ROI | C | 91 | 2029 | 199 | AVP | Cas 4 – aléas divers |
| LE RAINCY - VILLEMOMBLE - MONTFERMEIL | E | 93 | 2029 | 200 | AVP | Cas 3 – dérogatoires |
| LES GRESILLONS | C | 92 | 2030 | 201 | DCE | Cas 1 – interfaces |
| HERBLAY | J | 95 | 2030 | 202 | AVP | Cas 2 – ITC (reste dépendant du calendrier d'EOLE) |
| CHANTELOUP-LES-VIGNES | J | 78 | 2030 | 203 | AVP | Cas 2 – ITC (reste dépendant du calendrier d'EOLE) |
| MELUN | D | 77 | 2030 | 204 | REA | Cas 1 – interfaces |
| CORMEILLES-EN-PARISIS | J | 95 | 2030 | 205 | PRO | Cas 2 – ITC (reste dépendant du calendrier d'EOLE) |
| SAINT-OUEN-L'AUMONE | H | 93 | 2030 | 206 | EMR | Cas 3 – dérogatoires |
| SAINT-CYR | N | 95 | 2031 | 207 | EP | Cas 1 – interfaces |
| VILLENEUVE-SAINT-GEORGES | D | 94 | 2032 | 208 | AVP | Cas 1 – interfaces |
| VAL de FONTENAY | E | 94 | 2034 | 209 | AVP | Cas 1 – interfaces |
| **TOTAL SDA CIBLE** | | | | **209** | | |

# Annexe 6 : EOLE - Protocole relais n° 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**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

hauts-de-seine LE DÉPARTEMENT

Région îledeFrance

PARIS

Yvelines Le Département

SNCF RÉSEAU

îledeFrance mobilités

# 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 9

2.3. Modalités de mobilisation des financements 10

ARTICLE 3. MODALITES D'ACTUALISATION 10

ARTICLE 4. GESTION DES ÉCARTS 10

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

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 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 Alain QUINET, Directeur général par intérim, dûment habilité 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** 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** 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

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

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

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

Le Projet concourt à deux objectifs principaux :

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

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

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

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

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

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

1) Desserte/exploitation

Trois objectifs ont été clairement déterminés :

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

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

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

2) Nouveau Système d'Exploitation : NExTEO EOLE

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

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

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

3) Infrastructures

Les infrastructures recouvrent trois postes principaux :

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

4) Surcoûts

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

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

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

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

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

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

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

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

SNCF Réseau a demandé aux Financeurs d'apporter 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 préjugeant pas des clefs de répartition de la charge finale du financement des surcoûts devant être déterminées conformément à l'article 7 du protocole-cadre :

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

### 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 :

| Financeurs | Clés | Montant en € courants prévisionnels |
|---|---|---|
| **Etat** | **88,4%** | **176 800 0000** |
| **CD92** | **5%** | **10 000 000** |
| **CD78** | **6,6%** | **13 200 000** |
| **TOTAL** | | **200 000 000** |

## 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 neuf 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 neuf 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 neuf 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 neuf 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 neuf exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la ville de Paris
Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en neuf exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour Ile de France Mobilités
Laurent PROBST
Directeur Général

Fait en neuf exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Réseau
Matthieu CHABANEL
Président-directeur général

Fait en neuf exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Voyageurs,
Alain RIBAT
Directeur Transilien

Fait en neuf exemplaires originaux.

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour SNCF Gares & Connexions,
Alain QUINET
Directeur général par intérim

# Annexe 7 : 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**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

FRANCE RELANCE

Financé par l'Union européenne
NextGenerationEU

Région îledeFrance

Yvelines
Le Département

îledeFrance mobilités

hauts-de-seine
LE DÉPARTEMENT

SNCF

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 14

4.6. Domiciliation 14

4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage 16

4.8. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire du Conseil Départemental des Yvelines et du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine 17

Article 5. Modalités de contrôle 17

5.1. Exercé par les Financeurs 17

5.2. Exercé par IDFM 17

Article 6. Gestion des écarts 17

Article 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention 17

Article 8. Dispositions générales 17

8.1. Modification de la convention 17

8.2. Règlement des litiges 18

8.3. Résiliation de la convention ..... 18
8.4. Date d'effet et durée de la convention..... 18
8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile ..... 18

Entre,

**En premier lieu,**

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

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

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

- Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° 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 Alain QUINET, Directeur général par intérim, dûment habilité 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** 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** 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 des Grands Projets, 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 20212) H.T.
- Protocole relais n°2 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 25 mai 2022 pour un montant de 471.2 M€ (CE 2012) H.T.
- Protocole relais n°3 approuvé par le conseil d'administration d'IDFM le 20 avril 2023 pour un montant de 418.9 M€ (CE 2012) H.T.
- 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 et la Ville de Paris.

## 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 :

- l'Etat,
- 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 :

| **Montant en euros constants 2012 HT et %** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOA | État | CD 92 | CD 78 | TOTAL |
| % | 88.4% | 5% | 6,6% | 100% |
| SNCF Réseau | 121 638 400 | 6 880 000 | 9 081 600 | **137 600 000** |
| SNCF Voyageurs | 8 840 000 | 500 000 | 660 000 | **10 000 000** |
| SNCF Gares & Connexions | 2 121 600 | 120 000 | 158 400 | **2 400 000** |
| TOTAL | **132 600 000** | **7 500 000** | **9 900 000** | **150 000 000** |

| **Montant en euros courants HT et %** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| MOA | État (*) | CD 92 | CD 78 | TOTAL |
| % | 88.4% | 5% | 6,6% | 100% |
| SNCF Réseau | 162 214 000 | 9 175 000 | 12 111 000 | **183 500 000** |
| SNCF Voyageurs | 11 757 200 | 665 000 | 877 800 | **13 300 000** |
| SNCF Gares & Connexions | 2 828 800 | 160 000 | 211 200 | **3 200 000** |
| TOTAL | **176 800 000** | **10 000 000** | **13 200 000** | **200 000 000** |

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

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

### 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.

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 404

BIC(2) : BNPAFRPPXXX

| RIB(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<br>21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS | SpoT / CBSF | spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr |
| Conseil Départemental<br>des Hauts-de-Seine | Direction des mobilités<br>92731 NANTERRE Cedex | Pôle Attractivité, Culture et Territoire<br>Direction des Mobilités | 01.47.29.37.71. |
| Conseil Départemental<br>des Yvelines | 2, Place André Mignot<br>78012 Versailles Cedex | Direction des Mobilités /Sous-Direction de la politique des transports et des mobilités | Marie Sainte-Laudy<br>07.61.53.38.60<br>msainte-laudy@yvelines.fr |
| SNCF Réseau | DG Finances et achats<br>15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 –<br>93418 La Plaine Saint Denis | Direction Générale Finance et Achat | Aude BRISAC – Gestionnaire financier<br>TEL: 06 15 33 51 50<br>Aude.pouyes@reseau.sncf.fr |
| SNCF Voyageurs | SNCF Voyageurs<br>Département Gestion Finances<br>Campus Rimbaud<br>10 rue Camille MOKE<br>93200 Saint-Denis | Département Gestion Finance<br>Division des Investissements | Sophie Betbeder<br>01 85 56 59 76<br>Sophie.betbeder@sncf.fr |
| SNCF Gares &<br>Connexions | SNCF G&C – DGIF<br>Campus Rimbaud<br>10 rue Camille MOKE<br>93212 Saint-Denis | Département<br>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 entrainera 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 9 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 9 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 9 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 9 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 9 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 9 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Réseau,

Matthieu CHABANEL,
Président-directeur général

Fait en 9 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Voyageurs,

Alain RIBAT
Directeur Transilien

Fait en 9 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

Alain QUINET
Directeur général par intérim

Fait en 9 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

# Annexe 8 : RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°7

2025

**Schéma Directeur du Matériel Roulant**
**RER B (déploiement du MI20)**

# Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du Matériel Interconnecté Nouvelle Génération (MI20)

## Convention de financement n°7relative à la poursuite des études et travaux d'adaptations d'infrastructure SNCF du RER B

Convention n° 25FER012

Transilien SNCF

SNCF RÉSEAU

Préfet de la Région d'Île-de-France

Région îledeFrance
Conseil régional

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

PREAMBULE ..... 5
Article 1. Objet de la convention ..... 7
Article 2. Périmètre et calendrier ..... 7
*2.1. Périmètre de la convention ..... 7*
*2.2. Délais de réalisation ..... 7*
Article 3. Rôles et engagements des parties ..... 7
*3.1. L'Autorité organisatrice ..... 7*
*3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations ..... 8*
3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage ..... 8
3.2.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage ..... 8
3.2.3. Engagement du maître d'ouvrage ..... 8
3.2.4. Obligation des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement ..... 8
*3.3. Les financeurs ..... 9*
3.3.1. Identification ..... 9
3.3.2. Engagements ..... 10
Article 4. Modalités de financement et de paiement ..... 10
*4.1. Régime de TVA ..... 10*
*4.2. Estimation du coût de l'opération ..... 10*
*4.3. Coût de réalisation détaillé par maitre d'ouvrage ..... 10*
*4.4. Plan de financement ..... 10*
*4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région ..... 11*
4.5.1. Versement d'acomptes ..... 11
4.5.2. Versement du solde ..... 12
4.5.3. Paiement ..... 12
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation ..... 13
*4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région ..... 13*
*4.7. Comptabilité du Bénéficiaire ..... 14*
Article 5. Modalités de contrôle ..... 14
*5.1. Par les financeurs ..... 14*
*5.2. Par Île-de-France Mobilités ..... 14*
*5.3. Intervention d'experts ..... 14*
Article 6. Audit ..... 14
Article 7. Gestion des écarts ..... 14
*7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet ..... 14*
*7.2. Dispositions en cas de modification des délais ..... 15*
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention ..... 15
*8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). ..... 15*
*8.2. Comité des financeurs ..... 17*
*8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs ..... 17*
*8.4. Suivi de la communication institutionnelle ..... 17*
Article 9. Modification des avant-projets ..... 18
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération ..... 18
Article 11. Propriete, communication et diffusion des etudes ..... 19
Article 12. Dispositions générales ..... 19
*12.1. Modification de la convention ..... 19*
*12.2. Règlement des litiges ..... 19*
*12.3. Résiliation de la convention ..... 20*
*12.4. Date d'effet et durée de la convention ..... 20*
*12.5. Mesures d'ordre ..... 20*
Annexes ..... 26

Entre,

**En premier lieu,**

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

- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° de la commission permanente du conseil régional en date du ,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Ile-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,

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

**En troisième lieu,**

- **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 au1 rue Camille MOKE, 93200 SAINT-DENIS, et représenté par Monsieur Alain RIBAT en qualité de Directeur de Transilien, dûment habilité à cet effet,

**En quatrième lieu,**

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

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

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

**Visas**

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération 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 2024-038 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 de la Région Ile-de-France n° du relative à l'approbation de la présente convention,

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

**DEFINITIONS**

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures SNCF pour le déploiement du MING, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

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

**PREAMBULE**

**Présentation du contexte**

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil d'IDFM a approuvé des opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur le RER B :

Cette délibération approuve :

- les caractéristiques fonctionnelles des futurs matériels roulants MING pour une mise en service à partir de 2025,
- le financement de la rénovation du matériel roulant MI84 pour un montant de 90,52 M€ (CE 12/2016),
- l'Avant-Projet de l'opération de création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye,
- le Schéma de Principe de l'opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau,
- le Schéma de Principe de l'opération RER B de création de voies de garages de Saint-Rémy-lès-Chevreuse,
- le programme d'études d'adaptation des infrastructures du RER B pour l'arrivée des nouveaux matériels MING.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF au déploiement du nouveau matériel roulant dit MING.

Cette convention fait suite :

- à la convention de financement relative aux études d'avant-projet (AVP), pour l'adaptation des infrastructures du RER B pour permettre le déploiement du MING votée par délibération n° CP2017-383 du 20 septembre 2017;
- à la convention de financement relative aux études Projet pour l'adaptation des quais et des bâtiments voyageurs votée par délibération n° CP2019-345 du 17 octobre 2019;
- à la convention de financement relative aux études projet (PRO) de la partie hors quai et aux premiers travaux (REA) d'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement des MING votée par délibération n° CP2020-155 du 27 mai 2020;

- à la convention de financement relative aux études Projet d'adaptations des voies de service et aux travaux d'adaptations des quais et des gares du RER B votée par délibération n° CP2021-002 du 21 janvier 2021 ;
- à la convention de financement n°4 relative à la poursuite des travaux d'adaptations d'infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING votée par délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021.
- à la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études et travaux d'adaptations d'infrastructure SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING votée par délibération n° CP2022-319 du 23 septembre 2022
- à la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études et travaux d'adaptations d'infrastructure SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING votée par délibération n° CP2023-305 du 21 septembre 2023

Les adaptations de l'infrastructure à réaliser ont été identifiées dans des études préliminaires, mises à jour et remises à Île-de-France Mobilités en novembre 2018 par la RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. Elles ont été approuvées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2018. S'agissant des travaux à réaliser par SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, les études préliminaires ont permis d'identifier les adaptations suivantes :

- « Mises aux normes Gabarit » : mise aux normes des quais (cotes H et L) et déplacement des obstacles au gabarit bas
- Rehaussement des quais de « secours »
- Adaptation du dénivelé, au niveau du bâtiment voyageurs (BV), lorsque celui-ci jouxte le quai de « secours » rehaussé
- « Signalisation » : paramétrage KCVP, déplacement de signaux et de points d'arrêt et adaptation de l'EAS (équipement agent seul)
- « Adaptations autres infrastructures » : adaptation des IFTE et autres travaux identifiés (Ouvrages d'art, talus, stabilité de la plateforme…)
- « Adaptations des voies de service » nécessaires à l'arrivée du MING

Les estimations du coût de chacun des lots définis ci-dessus et le coût global de l'opération seront remis à jour au fur et à mesure du rendu des AVP correspondants à Île-de-France Mobilités et de leur validation par ce dernier.

Dans le cadre du Projet, l'avant-projet (AVP) administratif relatif au lot « Quais » a été validé par le Conseil d'Ile de France Mobilités du 11 février 2021 pour un montant de 43 864 k€ CE 01/2016.

Dans le cadre du Projet, l'avant-projet (AVP) administratif relatif au lot « Voies de service » a été validé par le Conseil d'Ile de France Mobilités du 10 octobre 2022 pour un montant de 34,8 M€ CE 01/2016.

Dans le cadre du Projet, l'avant-projet (AVP) administratif relatif au lot « renforcement des 3 OA » a été validé par le Conseil d'Ile de France Mobilités du 10 octobre 2022 pour un montant de 2,435 M€ CE 01/2016.

La présente convention concerne notamment le financement de la poursuite des études Projet et des travaux d'adaptations des infrastructures SNCF du RER B nécessaires au déploiement du MING.

**Il est convenu ce qui suit :**

## ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la poursuite des études et des travaux concernant les adaptations des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MI20.

Elle a pour objet :

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

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

**« SDMR Ligne B (déploiement du MING) – convention de financement n°7 relative à la poursuite des études et des travaux concernant les adaptations d'infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MI20 »**

## ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

### 2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la poursuite des études et des travaux d'adaptations des infrastructures SNCF du RER B nécessaires au déploiement du MI20, notamment la fin des travaux en cours du lot Hors Quais portant sur les Eurobalises, les pancartes et le pont de Soissons.

### 2.2. Délais de réalisation

La date de fin des travaux, objet de la présente convention, est prévue à 48 mois pour finaliser les travaux Hors quais à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités

Le planning prévisionnel des travaux préalables aux dates de mise de service de l'opération est joint en annexe 1 à la convention.

## ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

## 3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

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

Le maître d'ouvrage des projets objet de la présente convention est SNCF Réseau.

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

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

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

L'organigramme nominatif du maitre d'ouvrage figure en annexe 2.

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

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif inscrit dans chaque AVP de l'opération validé par Île-de-France Mobilités en euros constants aux conditions économiques de 01/2016.

  Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif défini dans l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités exprimé en euros constants ;

- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

### *3.2.4. Obligation 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).

NB : Dans le cadre des marchés déjà notifiés par les Maîtres d'ouvrage au titre du Projet, à la date de signature de la présente convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à expliciter auprès des financeurs la démarche mise en œuvre, lors de la notification de ces marchés, pour limiter les impacts sur l'environnement et les mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser.

## 3.3. Les financeurs

### *3.3.1. Identification*

Le financement du projet est assuré par l'Etat et la région Île-de-France au titre du "volet Mobilités 23-27" du CPER 2021-2027.

### *3.3.2. Engagements*

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

## ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 4.1. Régime de TVA

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

### 4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **5 000 000 € courants HT.**

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

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

| **SDMR Ligne B – Poursuite des études et travaux des adaptations des infrastructures en vue du déploiement du MI20 – convention n°7** | | |
|---|---|---|
| | | |
| **Maître d'ouvrage** | **Postes de dépenses** | **Estimation des Coûts en € HT courants** |
| SNCF Réseau | Travaux | 4 100 000 |
| | Provisions pour risques | 321 313 |
| | MOE | 339 356 |
| | MOA | 239 331 |
| **TOTAL** | | **5 000 000** |

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études et travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée, les frais de maîtrise d'œuvre et les frais des fonctions support.

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

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

### 4.4. Plan de financement

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

| SDMR Ligne B – Poursuite des travaux des adaptations des infrastructures en vue du déploiement du MI20 – Convention n°7 | | | |
|---|---|---|---|
| **Plan de financement - Montant € courants HT et %** | | | |
| **Périmètre** | **Etat** | **Région** | **Total** |
| | *30%* | *70%* | *100%* |
| **SNCF Réseau** | **1 500 000** | **3 500 000** | **5 000 000** |

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

#### *4.5.1. Versement d'acomptes*

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

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds de chaque bénéficiaire, par financeur.

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

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

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

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

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 4.3 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier et s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.
Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.
Pour la Région IDF, si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

### *4.5.2. Versement du solde*

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

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

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

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

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

### *4.5.3. Paiement*

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

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

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

### *4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation*

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

| **Code IBAN** | | | | | | | **Code BIC** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FR76 | 3000 | 3036 | 2000 | 0200 | 6214 | 594 | SOGEFRPPHPO |

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

| | Adresse de facturation | Nom du service | Fonction<br>Téléphone / courriel |
|---|---|---|---|
| Etat | DRIEAT<br>21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS | SpoT / CBSF | Tél : 01 40 61 86 60<br>spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr |
| Région Île-de-France | REGION ILE-DE-France<br>2 rue Simone VEIL<br>93 400 Saint-Ouen-sur-Seine | Pôle finance<br>Direction de la comptabilité | Pôle finance –<br>Direction de la comptabilité<br>depot.subvention@iledefrance.fr |
| SNCF Réseau | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX<br>France | Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management | Aude BRISAC<br>aude.brisac@reseau.sncf.fr<br>TEL : 01 85 57 96 70 |

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

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

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

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

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

### 4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

## ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

### 5.1. Par les financeurs

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

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

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

### 5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

### 5.3. Intervention d'experts

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

## ARTICLE 6. AUDIT

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

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

## ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Cet article concerne la gestion des écarts constatés après approbation des dossiers d'Avant-projet correspondant à l'opération.

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

#### En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet

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

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

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

Au vu de l'avis rendu par IdFM, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

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

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

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

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

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude modificative.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

### 8.2. Comité des financeurs

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

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

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

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

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

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

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

### 8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées des avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 2 de la Convention), entrainant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté à son Conseil.

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

L'avant-projet modificatif sera présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

## ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

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

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini dans l'AVP tel qu'il aura été approuvé par Île-de-France Mobilités, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,

- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

## ARTICLE 11. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

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

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

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

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

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

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

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

## ARTICLE 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 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.

### 12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- après le versement du solde de la totalité de la subvention due 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.

### 12.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

**Marc GUILLAUME**

Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

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

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

Pour la Région,

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour SNCF Voyageurs,

**Alain Ribat**
Directeur Transilien

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**
Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

**Severine LEPERE**
Directrice Générale Ile-de-France

**Annexes**

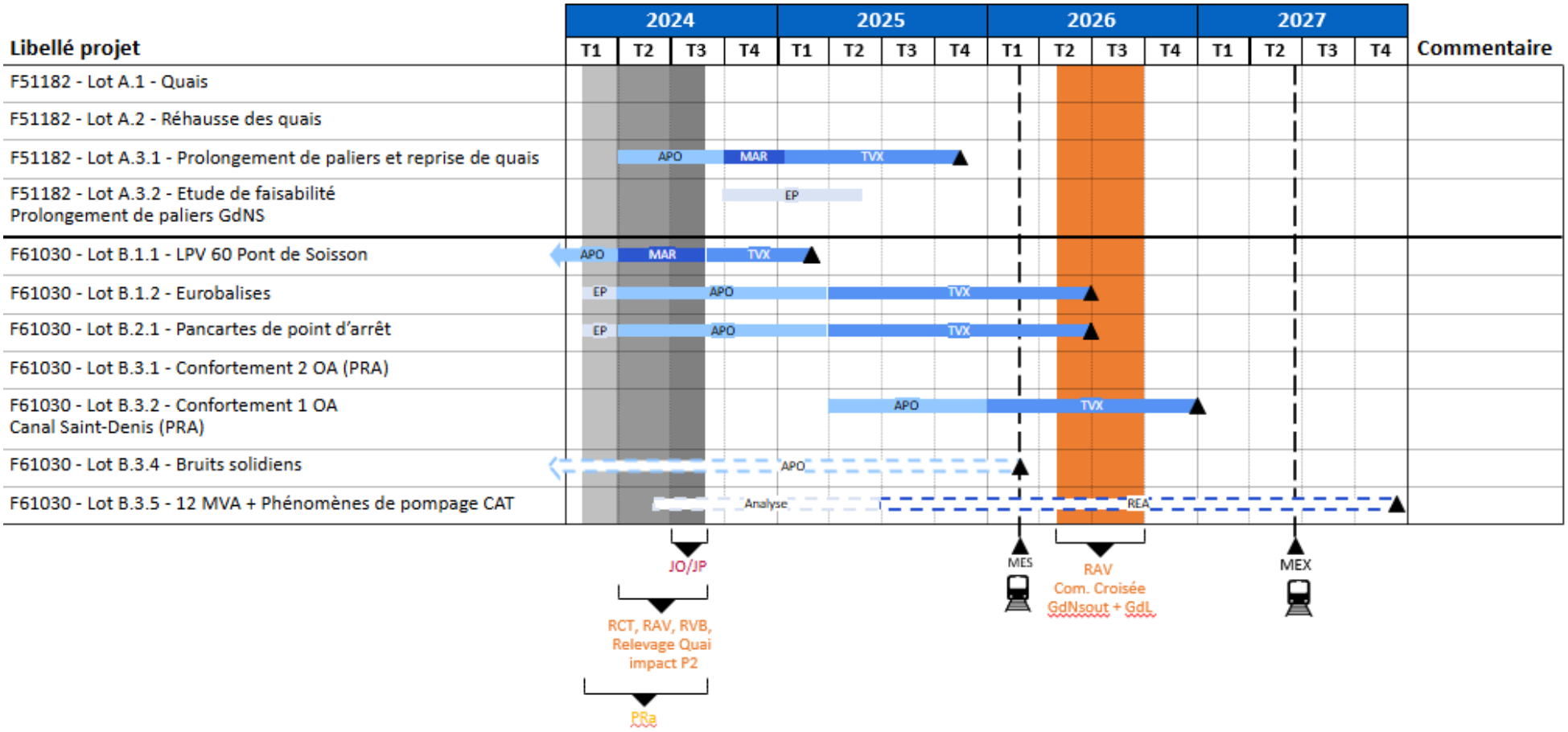
**Annexe 1 : Calendrier prévisionnel**

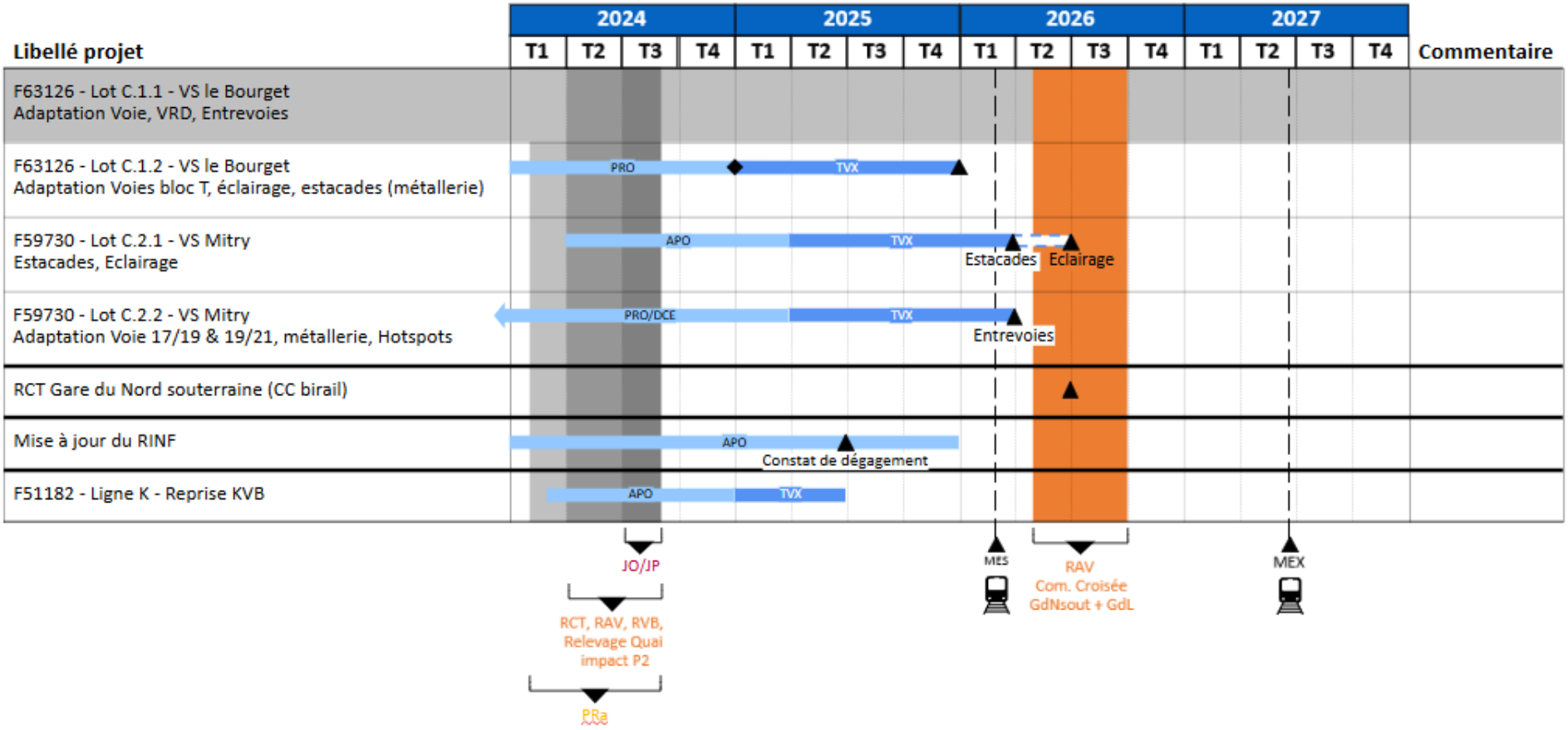
**Annexe 2 : Organigramme de l'opération**

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

## ANNEXE 1

## Calendrier prévisionnel




2024
2025
2026
2027
T1 T2 T3 T4 T1 T2 T3 T4 T1 T2 T3 T4 T1 T2 T3 T4
Libellé projet
Commentaire
F63126 - Lot C.1.1 - VS le Bourget
Adaptation Voie, VRD, Entrevoies
F63126 - Lot C.1.2 - VS le Bourget
Adaptation Voies bloc T, éclairage, estacades (métallerie)
PRO
TVX
F59730 - Lot C.2.1 - VS Mitry
Estacades, Eclairage
APO
TVX
Estacades
Eclairage
F59730 - Lot C.2.2 - VS Mitry
Adaptation Voie 17/19 & 19/21, métallerie, Hotspots
PRO/DCE
TVX
Entrevoies
RCT Gare du Nord souterraine (CC birail)
Mise à jour du RINF
APO
Constat de dégagement
F51182 - Ligne K - Reprise KVB
APO
TVX
JO/JP
RCT, RAV, RVB,
Relevage Quai
impact P2
PRa
MES
RAV
Com. Croisée
GdNsout + GdL
MEX

## ANNEXE 2
## Organigramme nominatif

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

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**

Maître d'ouvrage :
Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR
Julien Leveque

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

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

| € HT courants | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Etat | 300 000 | 450 000 | 450 000 | 300 000 | **1 500 000** |
| Région | 700 000 | 1 050 000 | 1 050 000 | 700 000 | **3 500 000** |

# Annexe 9 : T13 Phase 2 – Avenant convention travaux n°1

2025

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

# Avenant n°1 à la convention de financement relative à la réalisation de l'opération REA 1 et acquisitions foncières

Avenant N°25

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

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

SNCF RÉSEAU

Yvelines Le Département

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

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

**SOMMAIRE**

**PREAMBULE ..... 8**
**Article 1. OBJET DE L'AVENANT N°1 ..... 8**
**Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 "PLAN DE FINANCEMENT" ..... 9**
**Article 3 MODIFICATION DE L'ANNEXE N°2 "ECHEANCIER DES APPELS DE FONDS" ..... 11**
**Article 4. DISPOSITIONS DIVERSES..... 12**
**Article 5. ENTREE EN VIGUEUR ..... 12**

Entre,

**En premier lieu,**

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

- La **région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandatée par délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du ,

- 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 Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats, 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- Pereire- Achères-ville RER (phase 2),

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

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

**Vu** la délibération n°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- Pereire- Achères-ville RER (phase 2),

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

**Vu** la délibération n° CP 2024-224 de la Commission Permanente de la région Île-de-France du 27 septembre 2024 approuvant la convention de financement « Tram T13 phase 2 convention de financement REA 1 et acquisitions foncières » et le protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » ;

**Vu** la délibération n° de la Commission Permanente du conseil départemental du approuvant la convention de financement « Tram T13 phase 2 convention de financement REA 1 et acquisitions foncières » et le protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » ;

**Vu** la délibération n° du Conseil d'Administration du approuvant la convention de financement « Tram T13 phase 2 convention de financement REA 1 et acquisitions foncières » et le protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet « T13 phase 2 » ;

**Vu** la convention de financement relative à la réalisation de l'opération REA 1 et acquisitions foncières, signée entre l'Etat, la région Île-de-France, le Département des Yvelines, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau le ……. ;

**Vu** la délibération n° CP de la commission permanente de la région Île-de-France

du approuvant le présent avenant,

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

**Vu** la délibération n° du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du approuvant le présent avenant,

## PREAMBULE

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).

Les travaux de cette deuxième phase seront financés dans le cadre de quatre conventions de financement insérées dans un protocole cadre :

- Convention de financement n°1 (ou CFI REA 1), d'un montant de 101 570 000 M€ courants ;
- Convention de financement n°2 (ou CFI REA 2), d'un montant de 13 601 753 M€ courants ;
- Convention de financement n°3 (ou CFI REA 3), d'un montant prévisionnel de 22 304 415 M€ courants ;
- Convention de financement n°4 (ou CFI REA 4), d'un montant prévisionnel de 31 218 899 M€ courants ;

La première convention de financement de la phase REA (aussi appelée CFI REA 1) porte sur le financement de la première tranche de réalisation des travaux et les acquisitions foncières de l'opération Tram T 13 Phase 2 – dont les maîtres d'ouvrage sont Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau.
Exceptionnellement, la région Île-de-France y prenait en charge 30 000 000 € courants supplémentaires à la place du Département des Yvelines, dans l'attente d'une régularisation de cette avance, dans une convention à suivre.

Le présent Avenant n°1 porte sur cette première convention et a pour but de moduler les clefs de financement par paliers de dépenses permettant ainsi d'ajuster les versements de subvention au plus près des capacités financières du Département et des besoins de recettes de la SNCF Réseau. Deux paliers ont ainsi été identifiés et tiennent compte de la première avance versée par les partenaires à SNCF Réseau (4,3 M€ courants par l'Etat, 13,7 M€ courants par la Région et 1,7 M€ courants par le département soit un total de 19,7 M€) :
le 1er, pour un cumul de dépenses compris entre 19,7 M€ et 82,5 M€ courants avec une clé d'intervention de la Région de 75,95 %, de l'Etat de 21% et du Département de 3,05%.
le 2nd pour un cumul de dépenses compris entre 82,5 et 101,6 M€ courants avec une clé d'intervention de la Région de 37,63 %, de l'Etat de 20,36% et du Département de 42,01%.

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

## Article 1. OBJET DE L'AVENANT N°1

Le présent avenant a pour objet de modifier les modalités d'appels de fonds de SNCF Réseau auprès des différents financeurs ainsi que l'échéancier prévisionnel des appels de fonds. Ainsi il convient de modifier:

- l'article 4.4 Plan de financement
- l'annexe 2 *"échéancier prévisionnel des appels de fonds"*

de la convention de financement initiale.

## Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 "PLAN DE FINANCEMENT"

L'article 4.4 « Plan de financement » est modifié et complété comme suit :

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

| **Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 1/AF3**<br>**Montant € courants HT** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Etat** | **Région** | **Département des Yvelines** | **TOTAL** |
| **MOA Île-de-France Mobilités** | 12 679 800,00 | 40 771 133,62 | 6 929 066,38 | **60 380 000,00** |
| **MOA SNCF Réseau** | 21 329 700,00 | 68 584 366,38 | 11 655 933,62 | **101 570 000,00** |
| **TOTAL** | **34 009 500,00** | **109 355 500,00** | **18 585 000,00** | **161 950 000,00** |

Des clés de financement différentes pour SNCF Réseau sont appliquées par financeur selon les tranches de cumul de dépenses. Le montant global des financements de chaque financeur est - in fine - inchangé.

### 4.4.1 Plan de financement pour IDFM

Pour IDFM, les clés de financement sont inchangées. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

| **Tram 13 express phase 2 Saint-Germain GC – Achères-Ville RER REA 1/AF3**<br>**Montant € courants HT et %** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Etat**<br>**21%** | **Région**<br>**67.52%** | **Département des Yvelines**<br>**11.48%** | **TOTAL** |
| **MOA Île-de-France Mobilités** | 12 679 800,00 | 40 771 133,62 | 6 929 066,38 | **60 380 000,00** |

### 4.4.2 Plan de financement pour SNCF Réseau

Pour SNCF Réseau, après les versements des avances, des clés différentes s'appliqueront en respectant 2 paliers.
Le 1er palier, pour un cumul de dépenses compris entre 19,7M€ et 82,5 M€ courants.
Le 2nd palier pour un cumul de dépenses compris entre 82,5 et 101,6 M€ courants pour
Cependant, sur la totalité de la période, les clés de financement et montant de la subvention attribuée seront conformes aux éléments adoptés par la délibération n° CP 2024-244 du 27 septembre 2024.

| | **TOTAL SNCF Réseau** | **Clé d'intervention appliquée in fine** |
|---|---|---|
| ETAT | 21 329 700,00 € | *21%* |
| RIF | 68 584 366,38 € | *67.52%* |
| CD78 | 11 655 933,62 € | *11,48%* |
| | **101 570 000,00 €** | ***100%*** |

Le montant de l'avance est calculé sur la base de la participation totale de chaque financeur :

| **Avance** | **2025** | **Clé** |
|---|---|---|
| ETAT | 4 265 940,00 € | *20,00%* |
| RIF | 13 716 873,28 € | *20,00%* |
| CD78 | 1 748 390,04 € | *15,00%* |
| | **19 731 203,32 €** | ***19.43%*** |

Les taux représentent le pourcentage des avances prévues par financeur par rapport au montant de la subvention globale, soit 19,43 % au total.

Le plan de financement du 1er palier (cumul des dépenses compris entre 19 731 203,33 € à 82 538 696,93 € est le suivant :

| **Palier1 Cumul des dépenses compris entre 19 731 203,33 € et 82 538 696,93 €** | **Montants appelés** | **Clé** |
|---|---|---|
| ETAT | 13 189 573,66 € | *21,00%* |
| RIF | 47 705 427,80 € | *75,95%* |
| CD78 | 1 912 492,15 € | *3,05%* |
| | **62 807 493,61 €** | ***100 %*** |

Le plan de financement du 2nd palier (cumul des dépenses compris entre 82 538 696,94 € à 101 570 000 €, est le suivant :

| **Palier 2 Cumul des dépenses compris entre 82 538 696,94 € et 101 570 000 €** | **Montants appelés** | **Clé** |
|---|---|---|
| ETAT | 3 874 186,34 € | *20,36%* |
| RIF | 7 162 065,30 € | *37,63%* |
| CD78 | 7 995 051,43 € | *42,01%* |
| | **19 031 303,07 €** | ***100%*** |

Au regard des éléments adoptés par la délibération n°CP2024-224 du 27 septembre 2024 concernant la subvention attribuée à la SNCF Réseau par la Région, à savoir une subvention d'un montant maximum de 68 584 366,38€ avec un taux d'intervention de 67,52%, la région Île-de-France s'engage donc à augmenter son taux d'intervention à 75,95% au titre des dépenses du premier palier afin de compenser les difficultés de trésorerie du département des Yvelines et d'assurer à la SNCF Réseau le volume de recettes attendues au regard du déroulé annoncé de l'opération. Son taux de participation au titre des dépenses du second palier sera ramené à 37,63% afin de respecter le montant global de sa participation soit 67,52%.

Le Département des Yvelines s'engage à compenser la diminution de sa participation aux dépenses du premier palier par une augmentation de sa participation aux dépenses du second palier.

SNCF Réseau s'engage à présenter des appels de fonds avec la clé et dans la limite des montants cumulés par palier conformément aux tableaux ci-dessus. La clef par palier sera présentée sur les appels de fonds et les justificatifs. »

Le relevé de dépenses sera présenté avec des sous-totaux par palier, en appliquant les clés de financement prévues pour chaque palier, sur la base du cumul des dépenses comptabilisées.
Le passage au second palier s'effectuera une fois le montant prévu au titre du premier palier, y compris l'avance, intégralement consommée.

## Article 3 MODIFICATION DE L'ANNEXE N°2 "ECHEANCIER DES APPELS DE FONDS"

L'annexe 2 « Echéancier des appels de fonds » est modifiée comme suit ».

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

| MOA IDFM | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Etat | 2 535 960,00 | 1 901 970,00 | 1 901 970,00 | 1 901 970,00 | 1 267 980,00 | 1 267 980,00 | 1 267 980,00 | 633 990,00 | 12 679 800,00 |
| RIF | 8 154 226,72 | 8 154 226,72 | 8 154 226,72 | 6 115 670,04 | 4 077 113,36 | 2 038 556,68 | 2 038 556,68 | 2 038 556,68 | 40 771 133,62 |
| CD78 | - | - | 372 831,12 | 372 831,12 | 559 246,68 | 1 874 719,15 | 1 874 719,15 | 1 874 719,15 | 6 929 066,38 |
| **Total** | **10 690 186,72** | **10 056 196,72** | **10 429 027,84** | **8 390 471,16** | **5 904 340,04** | **5 181 255,83** | **5 181 255,83** | **4 547 265,83** | **60 380 000,00** |

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS POUR SNCF RESEAU**

| Avance | | |
|---|---|---|
| | 2025 | Clé |
| ETAT | 4 265 940,00 € | *20,00%* |
| RIF | 13 716 873,28 € | *20,00%* |
| CD78 | 1 748 390,04 € | *15,00%* |
| | **19 731 203,32 €** | ***19,43%*** |

| **Palier1** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2026 | 2027 | 2028 | Cumul 26-28 | Clé Palier 1 |
| ETAT | 6 377 513,78 € | 4 814 796,97 € | 1 997 262,91 € | 13 189 573,66 € | *21,00%* |
| RIF | 23 066 858,02 € | 17 414 660,65 € | 7 223 909,12 € | 47 705 427,80 € | *75,95%* |
| CD78 | 924 741,42 € | 698 147,01 € | 289 603,72 € | 1 912 492,15 € | *3,05%* |
| | 30 369 113,22 € | 22 927 604,64 € | 9 510 775,75 € | **62 807 493,61 €** | ***100 %*** |

| **Palier 2** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2029 | 2030 | Cumul 29-30 | Clé Palier 2 |
| ETAT | 2 051 146,43 € | 1 823 039,91 € | 3 874 186,34 € | *21,00%* |
| RIF | 3 791 878,70 € | 3 370 186,61 € | 7 162 065,30 € | *37,63%* |
| CD78 | 4 232 894,27 € | 3 762 157,16 € | 7 995 051,43 € | *42,01%* |
| | 10 075 919,40 € | 8 955 383,68 € | **19 031 303,07 €** | ***18,74%*** |

| | **TOTAL SNCF Réseau** | **Clé d'intervention appliquée in fine** |
|---|---|---|
| ETAT | 21 329 700,00 € | *21%* |
| RIF | 68 584 366,38 € | *67.52%* |
| CD78 | 11 655 933,62 € | *11,48%* |
| | **101 570 000,00 €** | ***100%*** |

## Article 4. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention initiale (CFI REA 1) non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations de ces derniers, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

## Article 5. ENTREE EN VIGUEUR

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour l'Etat,

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

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour la Région Île-de-France,

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

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour le Département des Yvelines,

**Pierre BÉDIER**
Président du Conseil départemental des Yvelines

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Réseau,

**Anne BOSCHE-LENOIR**
Directrice Générale Finances et Achats

Le présent avenant est établi en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**
Directeur Général

# Annexe 10 - T13 Phase 2 – fiche projet convention travaux n°1

Commission permanente du 27 septembre 2024 - CP2024-224

**DOSSIER N° 24006278 - Tram T 13 Lisière Péreire – Achères-Ville RER (phase 2) - Convention de financement REA 1 (SNCF Réseau)**

**Dispositif** : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
**Imputation budgétaire** : 908-822-2041723-582007-200
Action : 582007017- Liaisons ferroviaires

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|---|---|---|---|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 101 570 000,00 € HT | 67,52 % | 68 584 366,38 € |
| | **Montant total de la subvention** | | 68 584 366,38 € |

**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 première subvention pour la réalisation des travaux du projet de Tram 13 Lisière Péreire-Achères RER (phase2).

**Dates prévisionnelles** : 1 janvier 2024 - 31 décembre 2031
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Le projet du T13 phase 2 traverse le Golf de Saint Germain-en-Laye et necéssite des travaux d'adaptation de l'ouvrage ferré qui le traverse. Des travaux ayant débuté en janvier 2024 dans le Golf, un démarrage anticipé est par conséquent nécessaire afin de coordonner les travaux du golf et ceux du T13 phase 2 dans cette section du projet.

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

Cette fiche projet, adoptée par délibération n°CP2024-224 du 27 septembre 2024 est modifiée par délibération n°CP2025-213 du 25 septembre 2025. Elle est associée à l'avenant n°1 à la convention T13 phase 2 REA 1 également adopté par la délibération n°CP2025-213.
Cette modification est sans incidence financière sur le montant de la subvention accordée par la Région à la SNCF R.

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

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

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

**Détail du calcul de la subvention :**

La convention de financement REA 1 est financée au titre du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Le montant global de la convention s'élève à 161 950 000 € courants, dont 68 584 366.38 € pour SNCF Réseau répartis entre :
- L'Etat : 21%
- La Région Ile-de-France : 67,52 %
- Le Département des Yvelines: 11,48%

En 2025, pour SNCF Réseau, une avance de 20% par l'Etat et la RIF et de 15% par le CD78 du montant total de l'opération a été versée.

Pour SNCF Réseau, les clés des appels de fonds suivants sont modulées selon 2 paliers de cumul de dépenses :
- Palier 1 de 19 731 203.33 € à 82 538 696.93 € :
21% pour l'État ;
75,95% pour la RIF ;
3,05% pour le CD78
pour un montant total de versements à la SNCF R sur la période de 62 807 493,61 €.

- Palier 2 de 82 538 696.94 € à 101 570 000 €:
20.36% pour l'Etat ;
37,63% pour la RIF;
42,01% pour le CD78,
pour un montant total de versements à la SNCF R sur la période de 19 031 303,07 €.

Au total, le taux d'intervention ainsi que le montant maximum de la subvention, tels qu'adoptés par délibération n°CP2024-224 sont bien ceux qui sont appliqués in fine sur la période 2025-2030.

**Localisation géographique :**
- YVELINES

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2024

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

| Dépenses (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| MOE | 7 460 000,00 | 7,34% |
| MOA | 3 960 000,00 | 3,90% |
| PRI | 9 060 000,00 | 8,92% |
| Travaux | 80 240 000,00 | 79,00% |
| Acquisitions foncières | 850 000,00 | 0,84% |
| Total | 101 570 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|---|---|---|
| Libellé | Montant | % |
| Région Île-de-France (sollicitée) | 68 584 366,38 | 67,52% |
| Etat (en cours d'attribution) | 21 329 700,00 | 21,00% |
| Département des Yvelines (en cours d'attribution) | 11 655 933,62 | 11,48% |
| Total | 101 570 000,00 | 100,00% |

# Annexe 11 – Ligne Transilien R et TET Paris-Clermont-Ferrand – Avenant convention travaux n° 1

2025

# Ligne Transilien R, Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand, TER Paris-Nevers et TER Paris-Dijon-Lyon

Avenant n° 1 à la convention de financement

**Travaux REA n° 1 Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et de Fontaine-le-Port**

Avenant n°1 25FER003

**SOMMAIRE**

# TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE....7

Article 1. Objet de l'avenant....9

Article 2. MODIFICATION DE l'ARTICLE 2.1 RELATIF AUX PERIMéTRES De la convention....9

Article 3. MODIFICATION DE l'ARTICLE 4.2 RELATIF A L'ESTIMATION DU COÛT DU PROJET....11

Article 4. MODIFICATION DE l'ARTICLE 4.3 RELATIF AU COÛT DE REALISATION DETAILLE DES MAÎTRES D'OUVRAGE AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE (CE 2021)....11

Article 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 RELATIF A LA CONSTRUCTION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION....13

Article 6. MODIFICATION DES ARTICLES 4.5.1 ET 4.5.2 RELATIFS AUX PLANS DE FINANCEMENT DU PERIMETRE1 ET DU PERIMETRE 2....15

*4.5.1. Plan de financement du périmètre 1....15*

*4.5.2. Plan de financement du périmètre 2....16*

Article 7. MODIFICATION Du point D de L'ARTICLE 4.6.1 relatif aux demandes de versement des acomptes auprès de l'état....18

Article 8. MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 RELATIVE au calendrier prévisionnel de l'opération....18

Article 9. MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 RELATIVE A L'ÉCHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS....23

Article 10. DISPOSITIONS DIVERSES....25

Article 11. ENTRÉE EN VIGUEUR....25

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État en Île-de-France**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- L'**État en Bourgogne – Franche Comté,** représenté par le préfet de la région Bourgogne – Franche Comté, préfet de la Côte d'Or,
- L'**État en Centre – Val de Loire,** représenté par la préfète de la région Centre – Val de Loire, préfète du Loiret,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région IDF »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2025-_____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025,
- La **Région Bourgogne – Franche-Comté** (ci-après « la Région BFC »), représentée par le président du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025,
- La **Région Centre – Val de Loire** (ci-après « la Région CVL », représentée par le président du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025 ;

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine Saint Denis, représentée par Anne BOSCHE-LENOIR, en qualité de Directrice Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93.710.030 euros immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur Pierre LABARTHE, en sa qualité de Directeur des Gares d'Île-de-France**,** dûment habilité à cet effet, domicilié, 10 rue Camille Moke, 93212 Saint-Denis,
- Ci-après désigné par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** »,

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°____ en date du _____,

  Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice d'Île-de-France** », « **l'AO** »,
- **L'État en Auvergne Rhône-Alpes**, représenté par la préfète de la région Rhône-Alpes, préfète du Rhône, préfète coordinatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand.

Les financeurs, les maîtres d'ouvrage, Île-de-France Mobilités et la préfète coordinatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont sont ci-après désignés « les Parties ».

## Visas

**Vu** le code des transports,

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

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

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

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

**Vu** le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

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

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

**Vu** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France

**Vu** le Contrat de Plan État-Région (CPER) Bourgogne-Franche-Comté 2015-2020 signé le 3 juillet 2015 et son avenant n°2 signé le 25 janvier 2019,

**Vu** le protocole d'accord entre la région Bourgogne-Franche-Comté et Île-de-France Mobilités du 15 juin 2021, concernant l'évolution des services ferroviaires et de la tarification sur l'axe Laroche – Montereau – Paris Gare de Lyon,

**Vu** le règlement budgétaire et financier du conseil Régional de Bourgogne - Franche Comté adopté les 6, 7 et 8 février 2024 ;

**Vu** le mandat du 03 décembre 2021 du Ministre délégué chargé des Transports au Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret au titre des Trains d'Équilibre du Territoire entre Paris et Clermont-Ferrand,

**Vu** la convention relative au financement des études d'avant-projet, projet et de la phase de consultation des entreprises, pour l'amélioration à l'horizon 2026 des performances de l'axe Paris – Clermont-Ferrand, dans le cadre des accords pour la relance du ferroviaire en Auvergne volet Paris - Clermont-Ferrand, signée le 08 décembre 2021 entre l'AFITF, la DGITM, la Région Auvergne Rhône-Alpes et SNCF Réseau,

**Vu** le courrier d'engagement de l'État (Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports) en date du 22 avril 2022, d'avant-projet, projet et de la phase de consultation des entreprises, pour l'amélioration à l'horizon 2026 des performances de l'axe

**Vu** le courrier d'engagement des Régions Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France en date du 25 avril 2022,

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau ;

**Vu** la délibération du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté n°22CP.749 du 08 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau

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

**Vu** le protocole du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 de la Région Bourgogne-France-Comté ;

**Vu** la délibération de l'assemblée plénière du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté n° 23AP.85 du 20 octobre 2023 relative au protocole d'accord État-Région CPER relatif au volet mobilités 2023-2027 de la Région Bourgogne-Franche-Comté ;

**Vu** le CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

**Vu** la délibération du conseil régional de Centre-Val de Loire n°23.05.02 du 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord État-Région sur le volet mobilités du CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

**Vu** le mandat de négociation du 27 décembre 2023 donné par le Ministre délégué chargé des Transports à la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le financement du programme consistant au renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret contribuant au schéma directeur de la Paris et Clermont-Ferrand (Trains d'Équilibre du Territoire) ;

**Vu** la lettre du 14 février 2024 du préfet de la région d'Île-de-France à la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le financement du programme de renforcement des IFTE dit « Bourgogne Nord » ;

**Vu** la lettre du 21 février 2024 de la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes adressée à la Présidente de la Région Île-de-France sollicitant son accord sur une nouvelle proposition de plan de financement du programme dit « Bourgogne Nord » ;

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

**Vu** la lettre du 12 août 2024 de la Présidente de la Région Île-de-France adressée à la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes confirmant son accord sur la proposition de financement du courrier du 21 février 2024 ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2024-140 du 30 mai 2024 approuvant la convention travaux n° 1 Melun-Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional Centre-Val de Loire n° 24_06_4946 du 7 juin 2024 approuvant la convention travaux n° 1 Melun-Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional Bourgogne-Franche-Comté n° 24CP557 du 12 juillet 2024 approuvant la convention travaux n° 1 Melun-Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port signée le 5 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20240618-138 du 18 juin 2024 approuvant la convention travaux n° 1 Melun-Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**Vu** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

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

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté n°CP2025-….. du …….. 2025 relative à l'approbation du présent avenant ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional Centre-Val-de-Loire n°CP2025-….. du …….. 2025 relative à l'approbation du présent avenant ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2025/…… du ……2025 relative à l'approbation du présent avenant ;

## PRÉAMBULE

La première convention de financement travaux n° 24FER013 relative à l'amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et de Fontaine-le-Port sur l'axe Melun-Moret-Montereau, et d'un montant total de 72 367 528 € courants, a respectivement été délibérée par les commissions permanentes de la région Île-de-France le 30 mai 2024 (n° CP 2024-140), de la région Centre Val de Loire du 7 juin 2024 (n° CP 24_06_4946) et de la région Bourgogne-Franche-Comté du 12 juillet 2024 (n° 24CP557 ). Cette convention a été notifiée le 16 septembre 2024.

Cette convention initiale avait pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la première phase des travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures ferroviaires en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne Franche-Comté en Rive Gauche, de l'arrivée de matériels roulants plus consommateurs sur le réseau impactant les besoins électriques et pour permettre d'améliorer les performances des circulations au sud de Melun sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau. Ces adaptations sont notamment indispensables pour obtenir les gains en temps de parcours attendus indirectement pour les Trains d'équilibre du territoire (TET) Paris – Clermont-Ferrand entre Melun et Moret aux horizons 2027-2028, par limitation des effets de domestication des TET par les Transilien.

La convention a permis d'engager sur la base de l'accord de financement de l'ensemble de l'Opération, du nouvel ordonnancement et du calendrier des travaux présentés par SNCF Réseau, le financement d'une première phase de travaux pour l'amélioration des performances sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau par renforcement des capacités électriques (IFTE) et pour la refonte de l'offre entre Montereau et Paris – Gare de Lyon (reprise de la circulation BFC par IDFM).

Le montant du besoin de financement de la première phase de travaux était estimé à 55,91 M€ aux CE 01/2021, dont 24,38 M€ aux CE 01/2021 sur le périmètre 1 et 31,53 M€ sur le périmètre 2 et à 72,37 M€ courants dont 31,43 M€ sur le périmètre 1 et 40,94 M€ sur le périmètre 2.

La convention initiale stipulait que les coûts prévisionnels indiqués dans cette première phase de travaux seraient actualisés à l'issue des études APO.

Lors des comités techniques d'avril et de mai 2025, et suite aux premiers rendus des APO, la maîtrise d'ouvrage a annoncé que le montant total de l'opération, était re-estimé à 116,64€ M€ courants au lieu de 99,145 M€ courants, soit une évolution à la hausse de l'ordre de 17,49 M€ courants répartis comme suit :

- 113 388 € pour le périmètre 1 ;
- 17 395 554 € pour le périmètre 2 ;
- - 11 173 € pour le périmètre 3.

Cette évolution inclut un montant de 3,549M€ pour les bus de substitution, dont 1,085M€ sur le périmètre 1 et 2,464M€ sur le périmètre 2.

Les écarts principaux par rapport aux coûts estimés au moment de la signature de la convention de financement REA 1 sont liés en grande partie aux cinq éléments suivants :

- + 21,9M€ courants relatifs aux nouvelles données d'entrée niveau APO qui ont déterminé des travaux complémentaires pour permettre le renforcement des sous-stations existantes ;
- - 11,9M€ courants relatifs aux nouvelles données d'entrée niveau APO qui ont déterminé une rationalisation des travaux au juste besoin des créations des sous-stations et PMP ;

- +6M€ courants à la suite de la réception des propositions techniques et financières des études et travaux ENEDIS nécessaires aux raccordements des sous-stations électriques de Bois le Roi et Varennes-sur-Seine ;

- +1,4M€ courants relatifs au déploiement d'une sous-station mobile imposée par la densité des travaux et le maintien des circulations avec des sous-stations fonctionnant à deux groupes de traction.

- + 3,55 M€ courants relatifs aux bus de substitution mis en place pendant les travaux, pour remplacer les circulations commerciales supprimées de la ligne R sur les années 2025 à 2028.

- - 3,5 M€ courants relatifs aux nouvelles prévisions d'évolutions des indices TP01 et ING plus favorables.

A la demande d'Île-de-France Mobilités (IDFM) et afin de ne pas retarder l'engagement des conventions travaux, l'expertise des études APO a été organisée en deux temps. Les premiers livrables des études APO ont été transmis par SNCF Réseau à IDFM et ont permis d'expertiser le nouveau coût d'opération et les écarts par rapport aux estimations au stade des EP. La première phase de rendu et de contrôle par IDFM représente 65,9 M€ sur le montant total.

Il reste à livrer et à expertiser, les dépenses relatives à la création de la sous-station de Bois-le-Roi (estimées à date à 22,2 M€ courants), à la création de la sous-station de Varennes (estimées à date à 20,9 M€) au développement du faisceau de remisage de Montereau (estimées à 2,6 M€) et à l'adaptation de la signalisation sur les quais Montereau-Laroche (0,2 M€). Le rendu des APO est en cours et l'expertise devrait intervenir d'ici fin 2025.

Le présent avenant permet donc d'une part, de prendre acte d'un nouveau coût de l'opération tenant compte des premiers rendus des études APO expertisés par IDFM, des aléas précités et d'autre part, de permettre aux financeurs d'accorder une subvention complémentaire en faveur des travaux de ce projet et des bus de substitution du périmètre 2 pour l'année 2025.

Les travaux du périmètre 1 ne nécessitent pas de bus de substitution pour l'année 2025. Le financement des bus pour le périmètre 1 sera intégré dans la deuxième convention de financement des travaux (convention REA 2).

Enfin, le montant de la contribution forfaitaire qui peut être apportée par SNCF Réseau au projet au titre de la régénération éludée est établi à 4,05 M€ dont 1,294 M€ sur le périmètre 1 et 2,749 M€ sur le périmètre 2. Cette contribution calculée pour l'ensemble du projet MMM est mobilisée à 100 % dans le cadre de la présente convention. Une contribution d'un montant de 6 974 € restera à mobiliser pour le périmètre 3 (pancartes sur la région BFC) et sera à intégrer dans la convention de financement des travaux de ce périmètre (REA 3).

**Il est donc convenu ce qui suit :**

## ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier le coût de l'opération ainsi que le plan de financement de la convention initiale.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 2.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5.1 et 4.5.2 ainsi que les annexes 1 et 3.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent au respect du coût d'objectif maximal de la première phase de travaux tel qu'estimé à date sur la base des études préliminaires et dires d'experts en euros constants aux conditions économiques de référence.

## ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.1 : "PERIMÉTRES DE LA CONVENTION"

L'article 2.1 relatif à la définition du programme du projet de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

« *La présente convention porte sur le financement de la première phase des travaux et du transport de substitution associé pour l'année 2025, pour l'amélioration des performances sur l'axe Melun-Moret requises pour la mise en œuvre du schéma directeur des trains d'équilibre du territoire Paris – Clermont-Ferrand, de l'évolution de la typologie de matériel roulant engagé par les exploitants respectifs d'Île-de-France-Mobilités et de la région Île-de-France, de Centre Val de Loire et de l'État au titre des Intercités.*

*Pour la présente convention, les trois périmètres d'intervention suivants sont distingués et font l'objet de clés de financement différenciées suivant les périmètres :*

- *<u>Périmètre 1</u> : tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Melun et Moret,*
- *<u>Périmètre 2 :</u> tronçon de la ligne 746 du RFN compris entre Melun et Montereau (ligne via Héricy, rive droite de la Seine) et tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Moret et Montereau (ligne via Saint-Mammès),*
- *<u>Périmètre 3 :</u> tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Montereau et Laroche-Migennes.*

*Les lignes concernées du réseau ferré national (RFN) figurent sur l'extrait de la carte joint en annexe 4.*

*Le programme général de l'opération est rappelé en annexe 1.*

*Le programme de la première phase de travaux estimé sur la base des premiers rendus APO, expertisé en partie par Île-de-France Mobilités, objet de la présente convention, est présenté ci-après et détaillé en annexe 1.*

- ***<u>Périmètre 1</u>***

  ***<u>IFTE (Melun - Moret, ligne 830) :</u>***

*La première convention, suite au séquençage du financement de la partie REA en trois conventions distinctes, couvre l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs :*

*- au renforcement de la sous-station électrique de Samois pour porter sa puissance à 7,3MW.*

*- à la création de la sous-station de Bois-Le-Roi (puissance de 7,3 MW).*

*Elle couvre également les dépenses liées à l'acquisition du foncier amiable requis pour la création du poste de mise en parallèle (PMP) d'Avon.*

*Le programme des travaux comprend :*

- *Le raccordement électrique par ENEDIS de la sous-station électrique de Bois-Le-Roi,*
- *L'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) des sous-stations électriques de Samois et Bois-Le-Roi,*
- *La maîtrise foncière amiable relatifs aux occupations temporaires et création d'accès de la sous-station électrique de Bois-Le-Roi et du poste de mise en parallèle d'Avon,*
- *L'ensemble des travaux de création des sous-stations électriques de Samois et Bois-Le-Roi jusqu'à leur mise en service.*

- ***Périmètre 2 :***

  ***IFTE entre Moret et Montereau via Saint-Mammès (ligne 830)***

  *Le programme financé par la présente convention couvre l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs au renforcement de la sous-station électrique de Montereau et à la création de la sous-station de Varennes.*

  *Elle couvre également les dépenses relatives au transport de substitution mis en place durant les travaux relevant du périmètre 2 pour l'année 2025, prises en charge exclusivement par le CPER Île-de-France.*

  *Le programme de travaux comprend :*

  - *Le raccordement électrique par ENEDIS de la sous-station électrique de Varennes,*
  - *L'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) des sous-stations électriques de Montereau et de Varennes,*
  - *La maîtrise foncière amiable relatifs aux occupations temporaires et la création d'un accès à la sous-station électrique de Varennes,*
  - *L'ensemble des travaux création des sous-stations électriques de Montereau et Varennes jusqu'à leur mise en service.*

***Adaptation des voies de service en gare de Montereau (périmètre MOA SNCF Réseau)***

*La présente convention couvre le financement de l'élaboration du DCE, l'ensemble des travaux, et la mise en place de bus pour pallier les interruptions de circulations de la ligne R durant ces travaux sur l'année 2025 pour la création de quatre emplacements de garage supplémentaires sur les voies 37G à 47 (voies de service) par le remaniement du plan de voie actuel, jusqu'à leur mise en service.*

***Adaptation de la gare de Fontaine-le-Port***

*La présente convention couvre le financement de l'élaboration du dossier de consultation des entreprises (DCE) l'ensemble des travaux, et la mise en place de bus pour pallier les interruptions de circulations de la ligne R durant ces travaux sur l'année 2025 relatifs à la modification des pancartes d'arrêt, l'adaptation des infrastructures caténaires, l'allongement des quais et la reprise de la côte L des quais en gare de Fontaine-le-Port, nécessaires pour permettre l'arrêt de nouveau matériel roulant en gare de Fontaine-le-Port.* »

## ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 : "ESTIMATION DU COÛT DU PROJET"

L'article 4.2 relatif à l'estimation du coût du projet de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Le périmètre et le coût objectif global du projet seront confirmés une fois l'APO achevé et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités et par les autres parties.*

*Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de* ***82 720 057€ courants*** *au bénéfice de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexions pour la réalisation de la première phase de travaux (REA1), objet de la présente convention*.

### ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3: "COÛT DE REALISATION DETAILLE DES MAÎTRES D'OUVRAGE AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE (CE 2021)"

L'article 4.3 relatif au coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage aux conditions économiques de référence (CE 2021) est remplacé par les dispositions suivantes :

*« Le coût prévisionnel des dépenses de la première phase de travaux (REA 1) et du transport de substitution associé pour la période 2025 est estimé à* ***66 798 330 € aux CE 01/2021 dont 27 347 054 € sur le périmètre 1 et 39 451 276€ sur le périmètre 2.***

*Le tableau ci-dessous présente en synthèse, les coûts estimatifs aux CE 01/2021, par périmètre et composante du programme de travaux, ainsi que le coût des bus de substitution. »*

| ***Périmètre*** | ***Programme*** | ***MOA*** | ***Coût € CE 01/2021*** |
|---|---|---|---|
| ***1*** | *IFTE Melun-Moret* | *SNCF Réseau* | **27 347 054 €** |
| | ***Sous-total périmètre 1*** | ***/*** | **27 347 054,00 €** |
| *2* | *IFTE Moret/ Montereau* | *SNCF Réseau* | **35 014 712 €** |
| *2* | *VS Montereau* | *SNCF Réseau* | **2 759 678 €** |
| *2* | Bus de substitution 2025 | *SNCF Réseau* | **241 067€** |
| *2* | *Fontaine-le-Port* | *SNCF Gares & Connexions* | **1 318 322 €** |
| *2* | Bus de substitution 2025 | SNCF Gares & Connexions | **117 497 €** |
| ***2*** | ***Sous-total périmètre 2*** | ***/*** | **39 451 276 €** |
| | ***Sous-total périmètre 2 - Travaux*** | ***/*** | **39 092 712 €** |
| | ***Sous-total périmètre 2 – Bus de substitution*** | | **358 564 €** |
| | | ***TOTAL périmètres 1 et 2*** | **66 798 330€** |

## ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4 "CONSTRUCTION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION"

L'article 4.4 relatif à la construction du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation est remplacé par les dispositions suivantes :

*« Le besoin de financement de la présente convention, est évalué à **82 720 057€ courants HT**, décomposés comme suit par périmètre et maître d'ouvrage :*

| ***Périmètre*** | ***Opérations*** | ***MOA bénéficiaire*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***Périmètre 1*** | *IFTE Melun – Moret* | *SNCF Réseau* | **33 858 519 €** |
| | | ***Sous-total périmètre 1*** | **33 858 519 €** |
| ***Périmètre 2*** | *IFTE Moret/Montereau* | *SNCF Réseau* | **43 378 355 €** |
| | *Voies de service Montereau* | | **3 411 654 €** |
| | Bus de substitution 2025 | | 295 380€ |
| | *Fontaine-le-Port* | *SNCF Gares & Connexions* | **1 634 225 €** |
| | Bus de substitution 2025 | | 141 924 € |
| | | *Sous-total périmètre 2 sous MOA SNCF Réseau* | **47 085 389 €** |
| | | *Sous-total périmètre 2 sous MOA SNCF Gares & Connexions* | **1 776 149 €** |
| | | ***Sous-total périmètre 2*** | **48 861 538 €** |
| | | ***TOTAL des deux périmètres*** | **82 720 057 €** |

*Les coûts détaillés par poste de dépenses sont présentés ci-après par périmètre et maître d'ouvrage aux CE de référence (01/2021) et en euros courants*

**Périmètre 1 :**

| ***Périmètre 1*** | ***Postes de dépenses*** | ***Coût € CE 01/2021*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***IFTE Melun – Moret*** ***REA 1*** ***MOA*** ***SNCF Réseau*** | *Travaux (y compris raccordement Enedis, approvisionnement et acquisitions foncières)* | 21 285 268 € | 26 352 543 € |
| | *MOA* | 925 747 € | 1 146 505 € |
| | *MOE (y compris DCE)* | 2 845 519 € | 3 523 133,00 € |
| | *Provision pour risques* | 2 290 520 € | 2 836 338 € |
| | ***Total*** | **27 347 054 €** | **33 858 519 €** |

**Périmètre 2 :**

| ***Périmètre 2*** <br> ***MOA SNCF Réseau*** | ***Postes de dépenses*** | ***Coût € CE 01/2021*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***IFTE Moret-Montereau*** <br> ***Voies de service Montereau*** <br> ***REA 1*** <br> ***MOA SNCF Réseau*** | *Travaux (y compris raccordement Enedis, approvisionnement et acquisitions foncières* | 29 326 808 € | 36 320 482 € |
| | *MOA* | 1 205 928 € | 1 494 806 € |
| | *MOE (y compris DCE)* | 3 868 840 € | 4 792 209 € |
| | *Provision pour risques* | 3 372 814 € | 4 182 512 € |
| | ***Sous-total hors bus*** | ***37 774 390 €*** | ***46 790 009 €*** |
| | *Bus de substitution 2025* | 241 067,00 € | 295 380,00 € |
| | ***Total*** | **38 015 457 €** | **47 085 389 €** |

| ***Périmètre 2*** <br> ***MOA*** <br> ***SNCF G & C*** | ***Postes de dépenses*** | ***Coût € CE 01/2021*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***Adaptations Fontaine-le-Port*** <br> ***REA 1*** <br> ***MOA*** <br> ***SNCF G & C*** | *Travaux (y compris acquisitions foncières)* | 1 032 704 € | 1 280 165 € |
| | *MOA* | 46 031 € | 57 062 € |
| | *MOE (y compris DCE)* | 136 317 € | 168 982 € |
| | *Provision pour risques* | 103 270 € | 128 017 € |
| | ***Sous-total hors bus*** | ***1 318 322 €*** | ***1 634 226 €*** |
| | *Bus de substitution 2025* | 117 497 € | 141 924 € |
| | ***Total*** | **1 435 819 €** | **1 776 150 €** |

*Ces montants tiennent compte des derniers indices (indice TP 01 pour le coût des travaux et indice ING pour les coûts des prestations de MOE et MOA) en date du 01/2025 et des hypothèses d'indexation des indices TP01 et ING à compter de février 2025 et pour les années suivantes.*

*Le besoin de financement présenté pour chaque périmètre comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet, dont notamment les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières amiables, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée, les frais de maîtrise d'œuvre ainsi que les frais de fonctions support de SNCF Réseau. Il comprend également le transport de substitution des circulations de la ligne R supprimées pour cause desdits travaux menés sur le périmètre 2 lors de l'année 2025.*

*La répartition par poste de dépenses est indicative et pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses au sein du même périmètre hormis pour les bus de substitution, et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque bénéficiaire, allouée par la convention.*

*L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée). »*

## ARTICLE 6. MODIFICATION DES ARTICLES 4.5.1 ET 4.5.2 "PLANS DE FINANCEMENT DU PERIMETRE1 ET DU PERIMETRE 2"

Les articles 4.5.1 et 4.5.2 relatifs aux plans de financement du périmètre 1 et du périmètre 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

### *4.5.1. Plan de financement du périmètre 1*

| ***Périmètre 1***<br>***REA 1***<br>***MOA bénéficiaire : SNCF Réseau*** | ***Montant***<br>***en € courants*** | ***Clé***<br>***(%)*** |
|---|---|---|
| *État en IDF* | *22 794 844,10 €* | 70,00% |
| *État en BFC* | 3 256 406,30 € | 10,00% |
| *État en CVL* | 1 628 203,15 € | 5,00% |
| ***Sous-total État*** | ***27 679 453,55 €*** | ***85,00%*** |
| *Région IDF* | 1 628 203,15 € | 5,00% |
| *Région BFC* | 1 628 203,15 € | |
| *Région CVL* | 1 628 203,15 € | 5,00% |
| ***Sous-total collectivités*** | ***4 884 609,45 €*** | ***15,00%*** |
| ***Total contributions hors SNCF Réseau*** | **32 564 063,00 €** | **100,00 %** |
| ***Contribution de SNCF Réseau sur le projet MMM*** | ***1 294 456,00 €*** | **Forfait** |
| ***TOTAL périmètre 1*** | **33 858 519,00 €** | ***/*** |

*Note : Pour le périmètre 1, les financements de l'État sont imputés sur les crédits des CPER IDF, CVL et BFC (ligne budgétaire 0203-41-01).*

La contribution de SNCF Réseau est forfaitaire et non révisable.

### *4.5.2. Plan de financement du périmètre 2*

| **Bénéficiaires** | **État IDF**<br>**33,05 %** | **Région IDF**<br>**66,95 %** | **TOTAL**<br>**hors contribution SNCF**<br>**100 %** | **Contribution SNCF Réseau**<br>**(FORFAIT)** | **TOTAL** |
|---|---|---|---|---|---|
| **SNCF Réseau (IFTE + VS Montereau)** | 14 653 318,68 € | 29 683 500,32 € | **44 336 819,00 €** | 2 748 570,00 € | **47 085 389,00 €** |
| **SNCF Gares & Connexions**<br>**(Gare Fontaine le Port)** | 587 017,58 € | 1 189 132,43 € | **1 776 150,00 €** | Sans objet | **1 776 150,00 €** |
| **Total** | **15 240 336,35 €** | **30 872 632,75 €** | **46 112 969,00 €** | **2 748 570,00 €** | **48 861 539,00 €** |

*Note : Pour le périmètre 2, les financements de l'État sont imputés sur les crédits CPER IDF (ligne budgétaire 0203-44-01).*

La contribution de SNCF Réseau est forfaitaire et non révisable.

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation.

A ce titre, les mesures proposées sont précisées dans l'AVP et les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'Île-de-France Mobilités, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France et détourés au seul besoin de l'opération Melun-Moret-Montereau – périmètre 2. Ces coûts sont estimés à dire d'expert dans le cadre de la présente convention et feront l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre des Comités techniques (art.7.1 de la convention travaux n°1).

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention pour l'année 2025, par l'État, dans le respect des clés de financement du « volet mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 de la Région Île-de-France 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 le périmètre 2, le montant des bus de substitution couvrant la période 2025 pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est estimé à 295 380€ courants et à 141 924€ courants pour le périmètre sous maîtrise de SNCF Gares & Connexions, soit 437 304€ au total pour les deux maîtres d'ouvrage.

***4.5.2.1 Plan de financement des travaux***

| Bénéficiaire<br>SNCF Réseau | État IDF | Région IDF | TOTAL hors contribution SNCF Réseau | Contribution SNCF Réseau | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| IFTE<br>VS Montereau | *32,60 %* | *67,40 %* | *100,00 %* | *Forfait* | */* |
| | **14 357 938,68 €** | **29 683 500,32 €** | **44 041 439,00 €** | *2 748 570,00 €* | **46 790 009 €** |

| Bénéficiaire<br>SNCF G&C | État IDF | Région IDF | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Gare Fontaine-le-Port | *27,24 %* | *72,76 %* | *100 %* |
| | 445 093,57 € | 1 189 132,43 € | **1 634 226 €** |

Les taux de financement résultants ci-dessus, arrondis à deux chiffres après la virgule, tiennent compte pour la région Île-de-France de la prise en charge intégrale, par l'État en Île-de-France, des bus de substitution et permettent ainsi de rester dans les clés de financement contractuelles du CPER Île-de-France (à savoir pour cette opération, 66,95 % % Région et 33,05% État) sur l'ensemble du coût de la convention.

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement.

La contribution de SNCF Réseau est forfaitaire et non révisable.

**4.5.2.2. Plan de financement des bus de substitution**

| **PLAN DE FINANCEMENT DES BUS DE SUBSTITUTION**<br>**Montant en € courants et clés de financement** | | | |
|---|---|---|---|
| **Bénéficiaire** | **État IDF**<br>**100%** | **Région IDF**<br>**0,00%** | **TOTAL** |
| **SNCF Réseau** | 295 380 € | 0 € | **295 380 €** |
| **SNCF Gares & Connexions** | 141 924 € | 0 € | **141 924 €** |
| **TOTAL** | **437 304 €** | **0,00 €** | **437 304 €** |

### ARTICLE 7. MODIFICATION DU POINT D DE L'ARTICLE 4.6.1 : « DEMANDES DE VERSEMENT DES ACOMPTES AUPRES DE L'ETAT »

Le point d de l'article 4.6.1 est remplacé par les dispositions suivantes :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.4, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie par périmètre à l'article 4.5.

En outre, pour le paiement des bus de substitution, un rapport détaillé des services mis en place pour l'année concernée sur la ligne impactée par les travaux et du coût associé sera adressé à la DRIEAT-IF/SPOT préalablement à l'envoi de toute demande d'acompte sur les bus et joint en version définitive à la demande d'acompte. Ce rapport technique et financier précisera par période de coupure des circulations, le nombre de trains supprimés (et la période horaire de suppression) et le dispositif de bus et d'accompagnement des voyageurs mis en place ainsi que le coût associé. Le coût des bus imputé au projet MMM sera précisé ainsi que le coût affecté aux autres projets bénéficiant des services de substitution par la mutualisation des ITC sur la même période. Le nombre de semaines ou week-ends de coupure pour chaque projet, qui permet de déterminer le coût imputable au projet MMM sera détaillé.

### ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.6.4 : « BENEFICIAIRES, IDENTIFICATION, DOMICILIATION »

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

| | **Adresse de facturation** | **Nom du service** | **Fonction**<br>**Téléphone / courriel** |
|---|---|---|---|
| **État en Île-de-France** | DRIEAT Île-de-France<br>27/29 rue Leblanc<br>75015 Paris | Service de la politique des transports (SPOT) / Unité budget et synthèse financière (UBSF) | Tél : 01 40 61 85 61<br>spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr |
| **Etat en Bourgogne Franche Comté** | DREAL Bourgogne Franche-Comté<br>Pôle Viotte<br>5 voie Gisèle Halimi | Service Transport Mobilités / département finances achat public | 03 39 59 65 05<br>infrastructures-multimodales.dreal-bfc@developpement-durable.gouv.fr |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 25 000 BESANCON | | |
| **Etat en Centre - Val de Loire** | DREAL Centre Val de Loire<br>5 rue Buffon<br>CS 96407<br>45064 Orléans Cedex 2 | Service Mobilités Transports / Département Infrastructures Déplacements | 02 36 17 46 78<br>did.smt.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr |
| **Région Île-de-France** | Région Île-de-France<br>2 rue Simone Veil<br>93 400 Saint-Ouen-sur-Seine | Pôle finance<br>Direction de la comptabilité | Pôle finances –<br>Direction de la comptabilité<br>depot.subvention@iledefrance.fr |
| **Région Centre Val de Loire** | Région Centre Val de Loire<br>9 rue Saint-Pierre LENTIN<br>45041 ORLEANS Cedex 1 | Direction Transports et Mobilités durables | secretariat.transports@centrevaldeloire.fr |
| **Région Bourgogne-Franche Comté** | Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté<br>12 boulevard de la Trémouille<br>21 000 DIJON | Direction des Mobilités et Infrastructures | Chargé(e) de gestion des subventions et d'administration du SMTP :<br>ludivine.fanrinha@bourgognefranchecomte.fr |
| **SNCF Réseau** | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France | Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management | Aude BRISAC<br>aude.pouyes@reseau.sncf.fr |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **SNCF Gares et Connexions** | Gares & Connexions<br>Département Comptabilité<br>16 avenue d'Ivry<br>75634 Paris Cedex | SNCF Gares & Connexions – Département comptabilité et achats | Fouad Hadjaj<br>fouad.hadjaj@sncf.fr<br>01 80 50 94 38 |

Les appels de fonds sont déposés par le Maître d'ouvrage sur la plateforme Chorus Factures Pro.

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'État : 11000201100044 ( numéro identique pour les services de l'Etat);
  - La Région Île-de-France : 23750007900312,
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté : 200 053 726 000 10
  - La Région Centre Val de Loire : 234.500.023.00028
- Le code service ;
  - L'État en Île-de-France: CGFB20094
  - L'État en Bourgogne-France-Comté : CGF B200025
  - L'État en Centre -Val de Loire : CGFB20045
  - La Région Île-de-France : 200
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté :
  - La Région Centre Val de Loire :
- et le numéro d'engagement propre à chaque financeur, correspondant à l'appel de fonds.

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

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

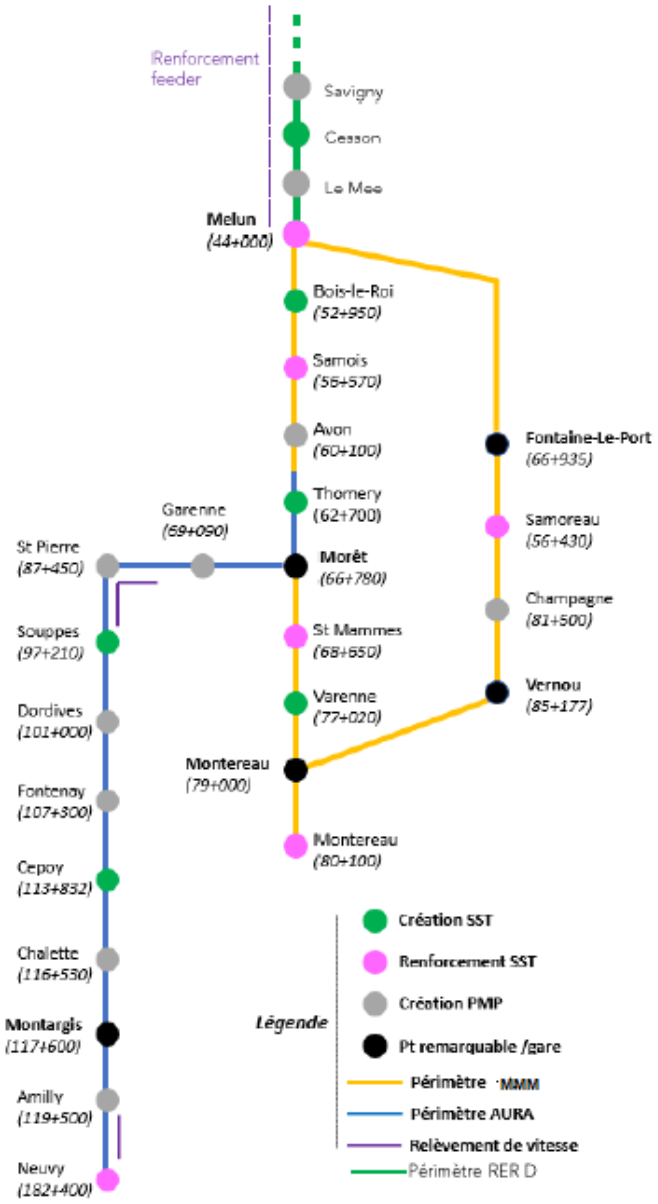
Les factures d'appels de fonds pour l'État en Centre-Val de Loire seront envoyées à la DREAL Centre-Val de Loire par courriel avec accusé de réception aux adresses électroniques indiquées au §4.6.4. Les appels de fonds seront réglés dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission réception de la facture. Toute demande de correction sur un élément fourni à la facturation aura pour effet immédiat la suspension de ce délai, jusqu'à la fourniture du document corrigé approuvé.

**ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 : « CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION »**

L'annexe 1 relative au calendrier prévisionnel du projet est remplacée par les dispositions suivantes :

**A - Programme de l'opération Melun-Moret-Montereau (MMM)**

Le programme de renforcement des IFTE est présenté par tronçon du réseau ferré sur le schéma ci-dessous.




Sur le périmètre 1 :

Le programme de l'Opération pour le périmètre 1 prévoit la création d'une sous-station à Bois-Le-Roi (7,3MW) le renforcement de la sous-station de Samois pour porter la puissance à 7,3MW et la création d'un poste de mise en parallèle (PMP) à Avon.

L'ordonnancement général des mises en service des IFTE prévoit à ce stade l'ordre suivant de mise en service pour ce périmètre: SST Samois, SST Bois-Le-Roi et PMP Avon.

Sur le périmètre 2 :

Le programme de l'Opération pour le périmètre 2 prévoit à la fois des renforcements d'IFTE et des adaptations en gare de Montereau et de Fontaine-le-Port ;

Le programme d'IFTE comprend la création d'une sous-station à Varennes (7,3MW) le renforcement des sous-stations de Montereau, Saint-Mammès et Samoreau et la création d'un poste de mise en parallèle (PMP) à Champagne-sur-Seine.

Sur le périmètre 3 :

Le programme de l'opération prévoit l'adaptation des pancartes entre Montereau et Laroches-Migennes suite à l'évolution de desserte des TER de la région BFC.

Les premiers rendus du dossier d'avant-projet/projet (APO) ont été expertisés par Île-de-France Mobilités de février à fin mars 2025 pour actualiser et approuver le montant de référence.

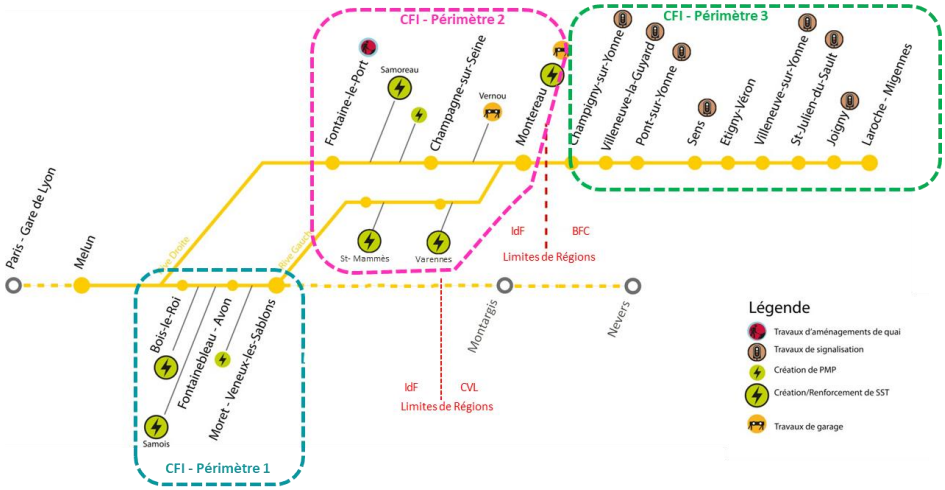
La première livraison de rendus d'études APO a concerné les objets fonctionnels suivants:

- Périmètre 1 :
    - Renforcement de la sous-station (SST) de Samois
    - Création du poste de mise en parallèle d'Avon
    - Renforcement du retour courant traction (RCT)
- Périmètre 2 :
    - Renforcement de la SST de Saint-Mammès
    - Renforcement de la SST de Montereau
    - Renforcement de la SST de Samoreau
    - Création du poste de mise en parallèle de Champagne
    - Allongement des quais en gare de Fontaine-le-Port
    - Renforcement du retour courant traction (RCT)

Une seconde expertise sera à mener par Ile-de-France Mobilités sur les rendus suivants du dossier d'avant-projet/projet (APO) pour approuver le montant de référence l'opération. Restent à livrer les APO sur les objets fonctionnels suivants: :

- Périmètre 1 :
    - Création de la sous-station (SST) de Bois-Le-Roi
- Périmètre 2 :
    - Création de la sous-station (SST) de Varennes
    - L'accroissement de garage sur le faisceau de remisage de Montereau
- Périmètre 3 :
    - Adaptation des pancartes entre Montereau et Laroches-Migennes

Les interventions prévues sur le réseau dans le cadre de l'Opération sont schématisées comme suit par périmètre.




Sur l'ensemble des travaux de ces périmètres, des bus pour substituer les interruptions de circulations de la ligne R seront mis en place. Ils sont estimés sur dires d'expert, en retour d'expérience de la Direction Exploitation Transilien de SNCF Voyageurs. Des éléments pourraient modifier cette estimation (liste non exhaustive) :

• La stabilisation du besoin capacitaire dans le temps, au regard de la possibilité de pouvoir ajuster le coût de l'appel d'offre Bus

• La réalisation d'autres chantiers sur la zone (ou la Ligne/Axe) concernée qui pourraient impacter les organisations des substitutions routières prévues (et leurs coûts par conséquent),

• La programmation de travaux hors normes en Ile de France sur la même période qui pourraient « consommer » de la ressource bus et ne permettrait pas de répondre favorablement à tous les dossiers,

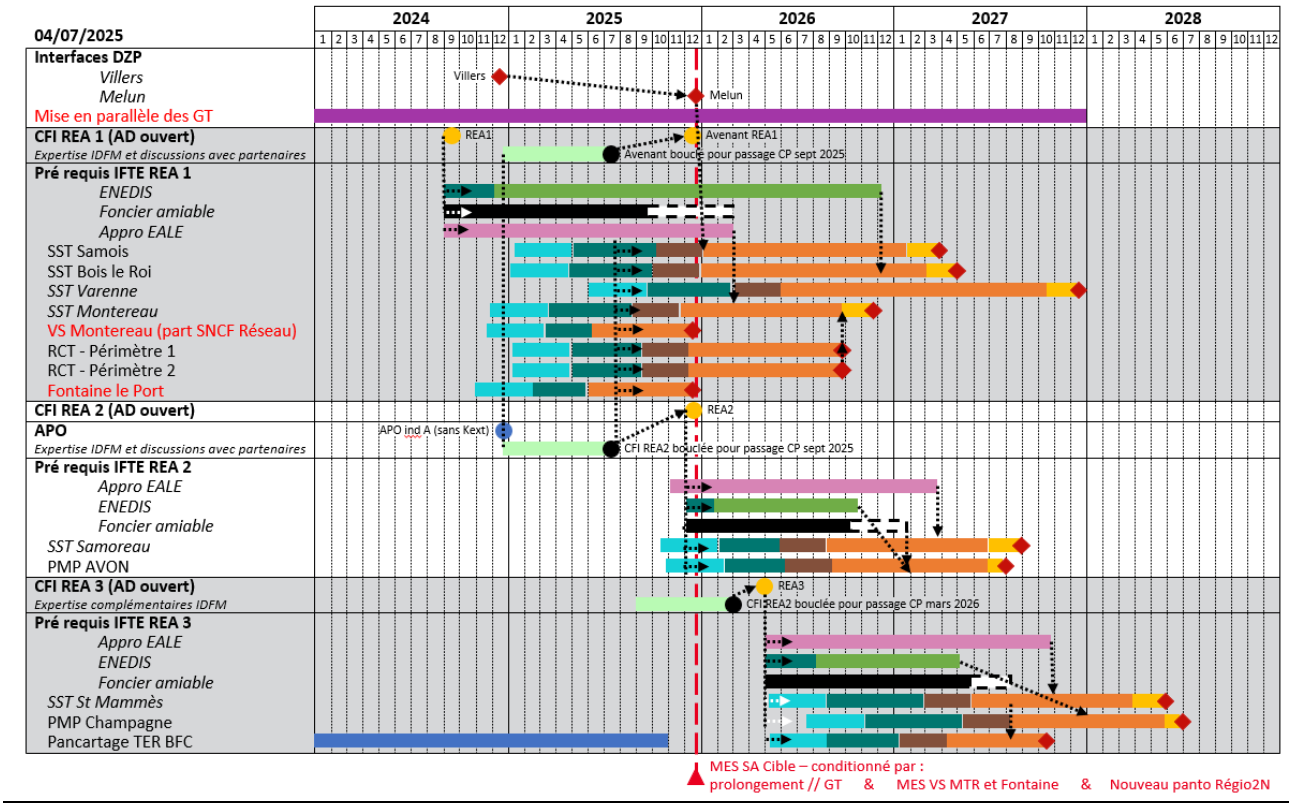
• L'état du marché bus lors de la contractualisation.

| | Bloc Fonctionnel 1 | ENEDIS | APPRO EALE | FONCIER Accès | DCE | BUS | TRAVAUX | BUS 2025 | BUS 2026 | BUS 2027 | BUS 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Périmètre 1* | | | | | | | | | | |
| 1 | *Renforcement SST Samois* | | REA 1 | | REA 1 | Voir détail ci-contre | REA 1 | | REA 2 | REA 2 | |
| | *PMP Avon, pk 60.100* | REA 2 | REA 2 | REA 1 | REA 2 | | REA 2 | | REA 2 | REA 2 | |
| | *Création SST Bois le Roi* | REA 1 | REA 1 | REA 1 | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | REA 2 | |
| | RCT ligne | | | | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | | |
| | | | | | | | | | | | |
| 2 | *Renforcement SST Montereau* | | REA 1 | | REA 1 | Voir détail ci-contre | REA 1 | REA 1 | REA 2 | | |
| | *Création SST Varennes* | REA 1 | REA 1 | REA 1 | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | REA 2 | REA 3 |
| | RCT ligne | | | | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | | |
| | *Renforcement SST Samoreau* | | REA 2 | | REA 2 | | REA 2 | | REA 2 | REA 2 | |
| | *Renforcement SST St Mammès* | | REA 3 | | REA 3 | | REA 3 | | | REA 2 | REA 3 |
| | *PMP Champagne, pk 81,500* | REA 3 | REA 3 | REA 2 | REA 3 | | REA 3 | | | REA 2 | REA 3 |
| | | | | | | | | | | | |
| | *VS Montereau (part SNCF Réseau)* | | | | REA 1 | Voir détail ci-contre | REA 1 | REA 1 | | | |
| | *Fontaine le Port (part SNCF G&C)* | | | | REA 1 | | REA 1 | REA 1 | | | |
| 3 | ***Périmètre 3** : pancartage BFC* | | | | REA 3 | | REA 3 | | | | |

## B – Calendrier prévisionnel de réalisation

Le projet de renforcement des IFTE sur les tronçons Melun-Moret, Moret-Montereau et Melun-Montereau par la rive droite de la Seine (MMM) est imbriqué avec le projet de renforcement des IFTE prévu par le programme de modernisation de la ligne Paris-Clermont.

Le calendrier prévisionnel détaillé par périmètre est présenté ci-après




En synthèse, le calendrier prévisionnel des mises en service est le suivant :

- Voies de service de Montereau : décembre 2025

- Adaptation des quais en gare de Fontaine-le-Port : décembre 2025

- Adaptations EALE / IFTE : réparties entre le service annuel 2027 et le service annuel 2029.

Note :

La mise en exploitation de l'offre du SA cible 2026 est envisagée à titre exceptionnel et provisoire - en relevant la puissance électrique fournie sur ces lignes le temps que les travaux de renforcement des IFTE soient menés à bien. Ce relèvement de puissance est réalisé, en mettant en service le système de secours en parallèle du système normal. Ce dispositif transitoire initialement prévu pour une période de deux ans (SA 2024 et 2025), sera à reconduire sous conditions.

La mise en œuvre de ce dispositif transitoire présente une faiblesse évidente pour le Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau, faiblesse qui ne peut être que temporaire compte tenu du risque d'interruption des circulations pour un temps indéterminé en cas d'arrachement de caténaire (usure prématurée déjà constatée) ou de disjonction du système d'alimentation, l'alimentation n'ayant alors plus de secours.

SNCF Réseau n'exclut pas d'être contraint de revoir à tout moment le plan de transport adopté en cas de dégradation accélérée constatée ou subie des composants du système d'alimentation électrique due à l'organisation de cette phase transitoire (réduction du nombre de circulations, allègement de la composition des trains, allongement des temps de parcours, …).

**ARTICLE 10. MODIFICATION DE L'ANNEXE 3 : « ÉCHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS »**

L'annexe 3 relative à l'échéancier prévisionnel des appels de fonds par périmètre est remplacée par les dispositions suivantes :

***1.PERIMETRE 1 (BENEFICIAIRE : SNCF RÉSEAU) : TAUX D'APPEL A L'AVANCEMENT DES TRAVAUX***

| **Appel de fonds SNCF Réseau**<br><br>**Périmètre 1** | **2024*** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***18,56 %***<br><br>***environ**** | ***11,44 %***<br><br>***environ*** | ***25,00 %*** | ***23,00 %*** | ***13,00 %*** | ***9,00 %*** | ***100 %*** |
| État en IDF | 4 399 744,44 € | 2 438 708,79 € | 5 698 711,03 € | 5 242 814,14 € | 2 963 329,73 € | 2 051 535,97 € | *22 794 844,10 €* |
| État en BFC | 628 534,92 € | 348 386,97 € | 814 101,58 € | 748 973,45 € | 423 332,82 € | 293 076,57 € | 3 256 406,30 € |
| État en CVL | 314 267,46 € | 174 193,49 € | 407 050,79 € | 374 486,72 € | 211 666,41 € | 146 538,28 € | 1 628 203,15 € |
| ***Sous-total État*** | ***5 342 546,82 €*** | ***2 961 289,25 €*** | ***6 919 863,39 €*** | ***6 366 274,32 €*** | ***3 598 328,96 €*** | ***2 491 150,82 €*** | ***27 679 453,55 €*** |
| Région IDF | 314 267,46 € | 174 193,49 € | 407 050,79 € | 374 486,72 € | 211 666,41 € | 146 538,28 € | 1 628 203,15 € |
| Région BFC | 314 267,46 € | 174 193,49 € | 407 050,79 € | 374 486,72 € | 211 666,41 € | 146 538,28 € | 1 628 203,15 € |
| Région CVL | 314 267,46 € | 174 193,49 € | 407 050,79 € | 374 486,72 € | 211 666,41 € | 146 538,28 € | 1 628 203,15 € |
| ***Sous-total Régions*** | ***942 802,38 €*** | ***522 580,46 €*** | ***1 221 152,36 €*** | ***1 123 460,17 €*** | ***634 999,23 €*** | ***439 614,85 €*** | ***5 078 777,85 €*** |
| | | | | | | | |
| **TOTAL hors contribution SNCF Réseau**<br><br>**(€ courants)** | **6 285 349,20 €** | **3 483 869,70 €** | **8 141 015,75 €** | **7 489 734,49 €** | **4 233 328,19 €** | **2 930 765,67 €** | **32 758 231,40 €** |

* Pour rappel, une avance de 20 % du montant initial de la convention a été appelée en 2024. Elle représente 18,56 % environ du montant de la REA 1 après avenant.

## *2. PERIMETRE 2 (BENEFICIAIRE : SNCF RÉSEAU) : TAUX D'APPEL A L'AVANCEMENT DES TRAVAUX*

### *A_ APPELS DE FONDS SUR LES TRAVAUX (HORS CONTRIBUTION SNCF RESEAU)*

| **Périmètre 2**<br>**travaux**<br>**appels de fonds SNCF Réseau** | **2024*** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***16,79 %***<br>***environ**** | ***13,21 %***<br>***environ*** | ***25,00 %*** | ***23,00 %*** | ***13,00 %*** | ***9,00 %*** | ***100 %*** |
| État en IDF | 2 488 045,71 € | 1 819 335,89 € | 3 589 484,67 € | 3 302 325,90 € | 1 866 532,03 € | 1 292 214,48 € | *14 357 938,68 €* |
| Région IDF | 4 906 470,12 € | 3 998 579,98 € | 7 420 875,08 € | 6 827 205,07 € | 3 858 855,04 € | 2 671 515,03 € | 29 683 500,32 € |
| ***Total***<br>***(€ courants)*** | ***7 394 515,83 €*** | ***5 817 915,87 €*** | ***11 010 359,75 €*** | ***10 129 530,97 €*** | ***5 725 387,07 €*** | ***3 963 729,51 €*** | ***44 041 439,00 €*** |

*Pour rappel, une avance de 20 % du montant initial de la convention a été appelée en 2024. Elle représente 16,79 % environ du montant de la REA 1 après avenant.

### B – APPELS DE FONDS SUR LES BUS DE SUBSTITUTION

| **Périmètre 2 : BUS**<br>**Appels de fonds**<br>**SNCF Réseau** | **2026** | **Total** |
|---|---|---|
| | 100,00 % | 100,00 % |
| État en IDF | **295 380,00 €** | **295 380,00 €** |

***3. PÉRIMÈTRE 2 (BÉNÉFICIAIRE: SNCF GARES & CONNEXIONS)***

***A_ APPELS DE FONDS SUR LES TRAVAUX***

| **Périmètre 2**<br>**TRAVAUX**<br>**appels de fonds SNCF G&C** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **Total** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ***30,00 %*** | ***25,00 %*** | ***23,00 %*** | ***13,00 %*** | ***9,00 %*** | ***100 %*** |
| État en IDF | 133 528,07 € | 111 273,40 € | 102 371,52 € | 57 862,17 € | 40 058,42 € | ***445 094 €*** |
| Région IDF | 356 739,73 € | 297 283,11 € | 273 500,46 € | 154 587,22 € | 107 021,92 € | ***1 189 132 €*** |
| ***Total***<br>***(€ courants)*** | ***490 268 €*** | ***408 557 €*** | ***375 872 €*** | ***212 449 €*** | ***147 080 €*** | ***1 634 226 €*** |

***B – APPELS DE FONDS SUR LES BUS DE SUBSTITUTION***

| **Périmètre 2 : BUS**<br>**Appels de fonds** | **2026** | **Total** |
|---|---|---|
| **SNCF Gares & Connexions** | 100,00 % | 100,00 % |
| État en IDF | **141 924,00 €** | **141 924,00 €** |

**ARTICLE 11. DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations du présent avenant n°1, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

**ARTICLE 12. ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en région Auvergne Rhône-Alpes

**Fabienne BUCCIO**

Préfète de la région Auvergne Rhône-Alpes, préfète du Rhône,

préfète coordonnatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en Île-de-France

**Marc GUILLAUME**

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en Bourgogne-Franche-Comté

**Paul MOURIER**

Préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté,

Préfet de la Côte d'Or

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en Centre-Val de Loire

**Sophie BROCAS**

Préfète de la région Centre Val de Loire,

préfète du Loiret

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour la Région Île-de-France

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour la Région Bourgogne **-** Franche-Comté

**Jérôme Durain**

Président du conseil régional de Bourgogne **–** Franche-Comté

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour la Région Centre-Val de Loire

**François BONNEAU**

Président du conseil régional de Centre – Val de Loire

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour Île-de-France Mobilités

**Laurent PROBST**

Directeur général

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour SNCF Réseau

**Anne BOSCHE-LENOIR**

Directrice Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau

Le présent avenant est établi en 10 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Il est signé par toutes les parties et notifié par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour SNCF Gares et connexions,

**Pierre LABARTHE,**

Directeur des Gares d'Île-de-France

# Annexe 12 - Ligne Transilien R et TET Paris-Clermont-Ferrand – Convention travaux n° 2

2025

# Ligne Transilien R, Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand, TER Paris-Nevers et TER Paris-Dijon-Lyon

Convention de financement

**Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et de Fontaine-le-Port**

Travaux – REA n° 2

Convention n° 25FER004

**SOMMAIRE**

PRÉAMBULE....9

Article 1. Objet de la convention....15

Article 2. Périmètre et calendrier....16

2.1. Périmètres de la convention....16

2.2. Délais de réalisation....18

Article 3. Rôles et engagements des parties....18

3.1. Les Autorités organisatrices....18

*3.1.1. L'autorité organisatrice d'Île-de-France....18*

*3.1.2. L'autorité organisatrice Bourgogne-Franche-Comté....18*

*3.1.3. L'autorité organisatrice Centre Val-de-Loire....18*

*3.1.4. L'autorité organisatrice des trains d'équilibre du Territoire Paris-Clermont....18*

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet....19

*3.2.1. Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage....19*

*3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage....19*

*3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage....19*

*3.2.4. Obligations du Maître d'ouvrage en matière de respect de l'environnement....19*

3.3. Les financeurs....21

*3.3.1. Identification....21*

*3.3.2. Imputation budgétaire pour l'État....21*

*3.3.3. Engagement....21*

Article 4. Modalités de financement et de paiement....21

4.1. Régime de TVA....21

4.2. Estimation du coût du projet....21

4.3. Coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage aux conditions économiques de référence (CE 01/2021)....22

4.5. Plan de financement par périmètre....24

*4.5.1. Plan de financement du périmètre 1 sur le périmètre du CPER Île-de-France....24*

*4.5.2. Plan de financement du périmètre 2....25*

*4.6. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat, la Région IDF, la Région BFC et la Région CVL ... 26*

*4.6.1. Versement d'acomptes ... 26*

*4.6.2. Versement du solde ... 29*

*4.6.3. Paiement ... 29*

*4.6.4. Bénéficiaires, identification et domiciliation ... 29*

4.7. Caducité des subventions ... 32

*4.7.1. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la région IDF ... 32*

*4.7.2. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région BFC ... 33*

*4.7.3. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région CVL ... 33*

4.8. Comptabilité des Bénéficiaires ... 33

Article 5. Modalités d'audit et de contrôle ... 33

5.1. Par les financeurs ... 33

5.2. Par Île-de-France Mobilités ... 34

5.3. Intervention d'experts ... 34

Article 6. Définition et gestion des écarts ... 34

6.1. Dispositions en cas de modifications du coût de la première phase de travaux et du coût d'objectif issu de l'avant-projet / projet ... 34

*6.1.1. En cas d'économies ... 34*

*6.1.2. En cas de dépassement du coût d'objectif ... 34*

6.2. Dispositions en cas de modification des délais ... 35

6.3. Dispositions communes ... 35

Article 7. Organisation et suivi de la présente convention ... 35

7.1. Comité Technique (Cotech) ... 35

7.2. Comité des financeurs ... 37

7.3. Information hors Cotech et comité des financeurs ... 37

7.4. Suivi de la communication institutionnelle ... 38

7.5. Évolutions du pilotage de l'opération ... 38

Article 8. Modification du programme de l'operation ... 38

Article 9. Bilan physique et financier de la convention ... 39

Article 10. Dispositions générales ..... 40

10.1. Modification de la convention ..... 40

10.2. Règlement des litiges ..... 40

10.3. Résiliation de la convention ..... 40

10.4. Date d'effet et durée de la convention ..... 41

Article 11. Mesure d'ordre ..... 41

Article 12. LISTE DES ANNEXES ..... 41

Annexe 1 ..... 50

Annexe 2 ..... 55

Annexe 3 ..... 56

Entre,

**En premier lieu,**

- L'**État en Île-de-France**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- L'**État en Bourgogne – Franche Comté,** représenté par le préfet de la région Bourgogne – Franche Comté, préfet de la Côte d'Or,
- L'**État en Centre – Val de Loire,** représenté par la préfète de la région Centre – Val de Loire, préfète du Loiret,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région IDF »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2025-_____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025,
- La **Région Bourgogne – Franche-Comté** (ci-après « la Région BFC »), représentée par le président du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025,
- La **Région Centre – Val de Loire** (ci-après « la Région CVL », représentée par le président du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____ 2025 ;

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Île-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- Ci-après désigné par le « **Maître d'ouvrage** » ou le « **bénéficiaire** »,

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°____ en date du _____,

  Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice d'Île-de-France** », « **l'AO** »,
- **L'État en Auvergne Rhône-Alpes**, représenté par la préfète de la région Rhône-Alpes, préfète du Rhône, préfète coordinatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand.

Les financeurs, le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités et la préfète coordinatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont sont ci-après désignés « les Parties ».

## Visas

**Vu** le code des transports,

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

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

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

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

**Vu** le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

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

**Vu** le Contrat de Plan État-Région (CPER) Bourgogne-Franche-Comté 2015-2020 signé le 3 juillet 2015 et son avenant n°2 signé le 25 janvier 2019,

**Vu** le protocole d'accord entre la région Bourgogne-Franche-Comté et Île-de-France Mobilités du 15 juin 2021, concernant l'évolution des services ferroviaires et de la tarification sur l'axe Laroche – Montereau – Paris Gare de Lyon,

**Vu** le règlement budgétaire et financier du conseil Régional de Bourgogne-Franche Comté adopté les 6, 7 et 8 février 2024 ;

**Vu** le mandat du 03 décembre 2021 du Ministre délégué chargé des Transports au Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret au titre des Trains d'Équilibre du Territoire entre Paris et Clermont-Ferrand,

**Vu** la convention relative au financement des études d'avant-projet, projet et de la phase de consultation des entreprises, pour l'amélioration à l'horizon 2026 des performances de l'axe Paris – Clermont-Ferrand, dans le cadre des accords pour la relance du ferroviaire en Auvergne volet Paris - Clermont-Ferrand, signée le 08 décembre 2021 entre l'AFITF, la DGITM, la Région Auvergne Rhône-Alpes et SNCF Réseau,

**Vu** le courrier d'engagement de l'État (Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports) en date du 22 avril 2022,

**Vu** le courrier d'engagement des Régions Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France en date du 25 avril 2022,

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau ;

**Vu** la délibération du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté n°22CP.749 du 08 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau

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

**Vu** le protocole du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 de la Région Bourgogne-France-Comté ;

**Vu** la délibération de l'assemblée plénière du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté n° 23AP.85du 20 octobre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région CPER relatif au volet mobilités 2023-2027 de la Région Bourgogne-Franche-Comté ;

**Vu** le CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

**Vu** la délibération du conseil régional de Centre-Val de Loire n°23.05.02 du 21 décembre 2023 relative au protocole d'accord Etat-Région sur le volet mobilités du CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

**Vu** le mandat de négociation du 27 décembre 2023 donné par le Ministre délégué chargé des Transports à la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le financement du programme consistant au renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret contribuant au schéma directeur de la Paris et Clermont-Ferrand (Trains d'Équilibre du Territoire) ;

**Vu** la lettre du 14 février 2024 du préfet de la région d'Île-de-France à la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le financement du programme de renforcement des IFTE dit « Bourgogne Nord » ;

**Vu** la lettre du 21 février 2024 de la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes adressée à la Présidente de la Région Île-de-France sollicitant son accord sur une nouvelle proposition de plan de financement du programme dit « Bourgogne Nord » ;

**Vu** la lettre du 12 août 2024 de la Présidente de la Région Île-de-France adressée à la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes confirmant son accord sur la proposition de financement du courrier du 21 février 2024

**Vu** la délibération n° CP 2024-140 en date du 30 mai 2024 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n° 1 relative à l'amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté n°CP2024-557 du 12 juillet 2024 relative à l'approbation de la convention de financement travaux n° 1 relative à l'amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional Centre-Val-de-Loire n°24_06_4946 du 7 juin 2024 relative à l'approbation de la convention de financement travaux n° 1 relative à l'amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20240618-138 du 18 juin 2024 relative à l'approbation de la convention de financement travaux n° 1 relative à l'amélioration des performances des circulations par renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) et adaptations des voies de service en gares de Montereau et Fontaine-le-Port ;

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

**Vu** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n°CP2025-….. du …….. 2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté n°CP2025-….. du …….. 2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional Centre-Val-de-Loire n°CP2025-….. du …….. 2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2025/…… du ……2025 relative à l'approbation de la présente convention ;

## DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant de porter à 7,3 MW la puissance électrique des axes Melun-Moret (hors sous-station de Thomery), Moret-Montereau et Melun-Montereau par la rive droite de la Seine et d'aboutir à la mise en service de la nouvelle desserte de Montereau par les trains Transilien et TER de la Région Bourgogne – Franche-Comté et à l'évolution à l'horizon 2026 de l'offre des trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand conformément au schéma directeur actuel de la ligne.

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

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

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif.

## PRÉAMBULE

Le renforcement des installations fixes de traction électrique « IFTE » au sud de Melun et au nord de Montereau, concourt à la tenue des performances de l'ensemble des circulations de ce segment.

Aux horizons 2024 et 2026, la généralisation progressive de nouveaux matériels roulants[1] plus consommateurs en électricité nécessite l'augmentation de la puissance électrique au sud de Melun, en particulier entre Melun et Moret-sur-Loing.

Dans la même temporalité, la refonte de la desserte entre Laroche-Migennes et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche est en cours entre la Région Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France Mobilités. L'accroissement du nombre de circulations et l'arrivée de nouveaux matériels plus capacitaires et plus consommateurs (régio2N) impliquent des renforcements électriques sur le réseau ferré, essentiellement entre Moret et Montereau. Des aménagements sont également requis au niveau de Montereau pour permettre le remisage de trains franciliens supplémentaires sur le faisceau en arrière-gare.

### En ce qui concerne l'évolution des circulations des TER de la Région Bourgogne – Franche-Comté et des trains Transilien de la ligne R :

La refonte de la desserte du secteur compris entre Laroche-Migennes et Paris - Gare de Lyon par la Rive Gauche a été envisagée concomitamment au remplacement des matériels roulant TER BFC. Les deux Régions se sont accordées pour que la desserte, historiquement réalisée par la Région BFC soit partiellement reprise par Île-de-France-Mobilités, à partir du SA2024. Concomitamment à cette évolution de la desserte, les

[1] Les nouveaux matériels roulants sont les suivants : le « Régio2N » sur la ligne R du Transilien, la nouvelle automotrice CAF dite « Oxygène » pour les trains d'équilibre du territoires « TET » sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand, ainsi que la présence des trains express régionaux « TER » des Régions Centre - Val de Loire (CVL) et Bourgogne – Franche-Comté (BFC) en direction de la gare de Paris-Bercy moins consommateurs, des trains de fret et de trains Ouigo (circulant à vitesse classique).

deux Régions ont fait le choix d'acquérir de nouveaux matériels roulants pour remplacer leurs matériels les plus âgés. Île-de-France-Mobilités a fait l'acquisition de nouvelles rames « Régio2N », déjà utilisées sur le reste de la Ligne R. Afin d'ajuster les capacités de son nouveau matériel roulant aux besoins plus modérés des voyageurs du nord de la Bourgogne, la Région BFC a choisi d'acquérir le matériel « Régiolis » moins capacitaire et moins consommateur et le remplacement des missions omnibus ex-corail par des rames AGC.

Ainsi, Île-de-France Mobilités et la Région BFC ont élaboré conjointement un protocole, conclu le 15 juin 2021, définissant le cadre temporel et technique du transfert vers Île-de-France Mobilités des actuelles circulations commerciales omnibus entre Laroche-Migennes, Montereau et Paris - Gare de Lyon, opérées actuellement par la Région BFC via la rive gauche.

A travers ce protocole, il est prévu que les trains de la région Bourgogne – Franche-Comté circulant actuellement depuis le sud et en direction de Paris – Gare de Lyon par la rive gauche, auront à terme pour terminus la gare de Montereau, tandis que les sillons commerciaux en Île-de-France, actuellement opérés pour le compte de la région BFC, seront transférés à la Région Île-de-France, autrement dit à l'exploitant de son autorité organisatrice (AO), Île-de-France Mobilités.

Ce transfert est mis en œuvre en deux temps : une reprise partielle par les trains Transilien de la ligne R pour le service annuel de 2024 et une reprise totale des circulations pour le service annuel de 2026.

La reprise totale des circulations implique une adaptation des infrastructures ferroviaires tant de remisage et de retournement en gare de Montereau pour permettre l'accueil des rames de SNCF Transilien de la ligne R, nécessaires à la réalisation de la nouvelle offre de transport entre Montereau et Paris – Gare de Lyon. La réalisation d'une virgule de retournement est prévue à l'horizon de la modernisation du poste de Montereau afin de faciliter les retournements des circulations de la Région BFC, réalisés en situation transitoire à Vernou et engendrant des surcoûts d'exploitation.

Étant rappelé que lors des deux comités des financeurs de mai et juin 2023, il a été convenu que le financement des études d'avant-projet et de projet (AVP+PRO) et des travaux de la solution de retournement de Montereau, à compter de la régénération du poste de Montereau, ferait l'objet de discussions à l'issue des études préliminaires dont la livraison est prévue au 2nd semestre 2024, et après accord des financeurs, dans le cadre d'un financement dédié.

La rive droite de la ligne R est également concernée par un renouvellement du matériel roulant sur les circulations opérées par l'exploitant de la Région BFC. Pour certaines circulations, les matériels choisis n'offrent pas la capacité d'emport nécessaire à l'emport des voyageurs franciliens. Par conséquent, pour les circulations concernées par ce déficit de capacité d'emport de voyageurs, il a été décidé qu'Île-de-France Mobilités ferait l'acquisition de matériels « Régio2N » dédiés disposant d'une plus grande capacité qui seront mis à disposition de l'opérateur de la Région BFC. Des adaptations de génie civil sont nécessaires en Île-de-France dans la gare de Fontaine-le-Port pour l'accueil spécifique de ce matériel roulant.

**En ce qui concerne les trains d'équilibre du territoire (TET) de la ligne Paris / Clermont-Ferrand** :

La ligne ferroviaire reliant Paris à Clermont-Ferrand constitue un axe nord-sud stratégique entre les régions Île-de-France, Bourgogne - Franche-Comté, Centre - Val de Loire et Auvergne - Rhône-Alpes. Cette ligne joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et la mobilité interrégionale le long de ses 400 kilomètres.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports des TET, l'État définit et conventionne une offre de transports permettant une desserte des principales agglomérations traversées.

À ce titre, un schéma directeur a été concerté avec les 4 Régions précitées et les acteurs territoriaux. Ce schéma cible les évolutions à court et moyen terme, permettant d'améliorer la qualité de service offerte aux

voyageurs et la compétitivité de l'offre. Ce schéma a fait l'objet d'une validation ministérielle en 2018 dans un contexte de forte attente des usagers et des acteurs territoriaux.

Le schéma directeur de la ligne Paris - Clermont-Ferrand prévoit :

- un programme de régénération des voies menées par SNCF Réseau à hauteur de 760 M€ ;
- des opérations visant à améliorer la fiabilité et la sécurité sur la ligne, pour 45 M€ inscrits aux contrats de plan État-Région ;
- l'arrivée de nouveau matériel roulant, dont la livraison progressive interviendra à partir de 2027 et jusqu'en 2028, soit un montant d'investissement de 350 M€ pour les rames qui circuleront sur la ligne Paris – Clermont-Ferrand ;
- un programme de modernisation de la ligne estimé à 130 M€, couvrant des opérations génératrices de gain de temps de parcours, des opérations visant à améliorer la robustesse d'exploitation ainsi que les opérations indispensables pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants.

Les études préliminaires sur ce programme de modernisation ont été conduites par SNCF Réseau et ont été rendues en septembre 2021.

Ces études ont notamment mis en évidence que le renforcement des capacités électriques entre Moret et Montargis était à la fois nécessaire pour permettre d'une part la circulation de tous les futurs matériels roulants à l'horizon 2026 pour les autorités organisatrices concernées (Île-de-France Mobilités, Région Bourgogne – Franche-Comté, Région Centre – Val de Loire et l'État pour le TET Paris – Clermont-Ferrand) et d'autre part, pour permettre des gains en temps de parcours pour les trains TET Paris – Clermont-Ferrand.

Ainsi, l'État et la Région Auvergne – Rhône-Alpes ont financé, fin 2021, les études de niveau avant-projet (AVP) et de projet (PRO) nécessaires pour le programme de modernisation, dont en partie le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Montargis et Moret. Le programme d'études financé inclut également le renforcement électrique de la sous-station de Thomery située entre Melun et Moret, qui concourt pour partie à la performance de la ligne au sud de Moret. Ces études AVP et PRO ont été menées dans le cadre du programme de modernisation de 130 M€ issu de l'accord de relance du ferroviaire en Auvergne.

Par ailleurs, les études préliminaires rendues en 2021 montrent que des renforcements électriques entre Melun et Moret sont également nécessaires pour maintenir la performance de l'ensemble des circulations sur ce tronçon. Bien que l'étude APO des renforcements électriques entre Melun et Moret soit toujours en cours et n'a toujours pas été rendue, l'engagement de l'acquisition des fournitures et de premiers travaux est nécessaire pour tenir les délais de fiabilisation fixés à l'horizon 2026.

Les Trains TET Paris - Clermont-Ferrand ne représentent qu'une faible partie des circulations (environ 10 % au service annuel de 2019). C'est la raison pour laquelle l'investissement, sur cette section, n'a pas été intégré dans le programme de modernisation financé dans le cadre de l'accord de relance ferroviaire en Auvergne et a fait l'objet d'une recherche de financement spécifique.

Dans ce cadre, Monsieur le Ministre délégué, chargé des Transports, a mandaté Monsieur le Préfet de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, le 3 décembre 2021 pour les études puis le 27 décembre 2023 pour les travaux, pour piloter la recherche de financement auprès des collectivités territoriales concernées et intéressées par l'amélioration des circulations de leur matériel roulant entre Melun et Moret (périmètre ensuite désigné périmètre 1 dans le cadre du financement) et en indiquant que cette opération serait financée dans le cadre de la prochaine contractualisation État-Région 2023-2027. Le montant du besoin de financement pour les études et les travaux était alors estimé à 26M€ (CE 01/2021) sur ce périmètre.

Une proposition de plan de financement a été soumise par Monsieur le Préfet de la région Auvergne – Rhône-Alpes, aux partenaires concernés, par courrier du 18 février 2022, sur la section comprise entre Melun et Moret. Cette proposition prenait en compte une participation de l'État à hauteur de 50% sur ce périmètre et une participation des Régions respectivement de 35 % pour la région Île-de-France, 10 % pour la Région Bourgogne-Franche-Comté et 5 % pour la Région Centre Val de Loire.

**Pour l'ensemble des périmètres d'études d'Avant-projet et projet (APO)**

La proposition de financement pour la partie du RFN concernée par les circulations des TET Paris – Clermont-Ferrand et le financement de la reprise de la desserte entre Montereau et Paris par les Transilien R ont fait l'objet de plusieurs échanges entre les Régions concernées qui ont abouti à un accord sur les modalités de financement des études APO sur les périmètres Melun-Moret et sur le reste de l'opération de renforcement des IFTE sur le secteur Melun-Moret-Montereau. Il est rappelé la répartition retenue dans la CFI APO n°22FER011 :

- une participation de l'État modulée selon les périmètres d'intervention, qui a conduit à une clé de financement de 35 % sur le montant total des études ;
- une participation cumulée des trois Régions (Île-de-France, Bourgogne Franche-Comté et Centre – Val-de-Loire) de 65 %, répartie comme suit :
    - 27 % apportés par la Région Bourgogne – Franche-Comté (BFC),
    - 38 % apportés par la Région Île-de-France (IDF).

Afin de ne pas retarder l'engagement des études, comme convenu entre les deux Régions BFC et IDF lors du COPIL ad'hoc du 21 mars 2022, la participation de 185 000 € attendue de la Région Centre – Val de Loire (CVL), (selon la proposition faite par le Préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes) a été répartie à parts égales entre les Régions BFC et IDF, soit 92 500 € par Région.

Suite au retour d'expérience sur les renforcements électriques réalisés pour la mise en œuvre du schéma directeur du RER D, notamment les surcoûts associés pour les solutions de renforcement par feeder, SNCF Réseau a proposé aux partenaires, lors du Cotech du 20 mars 2023 d'engager les études d'Avant-projet et projet (APO) sur un scénario alternatif de renforcement des IFTE, considéré comme plus pertinent tant en faisabilité technique qu'en coût.

Ce nouveau scénario consiste au renforcement de 4 sous-stations électriques (comme pour le scénario initial) et en la création de deux sous-stations et de deux postes de mise en parallèle en remplacement des feeders, ainsi que des 5 postes de mise en parallèle du scénario initial.

Les partenaires ont donné leur accord pour l'engagement des études APO sur ce nouveau scénario le 27 mars 2023. Le montant estimatif de l'ensemble du programme de renforcement des IFTE était alors estimé en fourchette haute à 69,986 M€ aux CE 01/2021.

**Financement des travaux**

Sans attendre le rendu des études APO, alors prévu pour fin mars 2024 et afin de tenir les calendriers des travaux nécessaires aux évolutions des services annuels des différentes circulations, SNCF Réseau a sollicité lors du Cotech du 9 mai 2023, le financement d'une première convention de travaux, d'un montant de 27,5 M€ aux CE 01/2021 pour l'ensemble des périmètres de l'Opération.

La première convention de financement des travaux « REA 1 » était destinée à couvrir une première phase de travaux comprenant les approvisionnements en équipements électriques des sous-stations et postes de mise en parallèle à créer, l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises, les études et travaux des raccordements sur le périmètre tiers d'Enedis, les acquisitions foncières nécessaires à la création des sous-stations ainsi qu'aux postes de mise en parallèle et des premiers travaux préparatoires.

Puis, le montant global de l'opération à financer pour l'ensemble des périmètres a été présenté comme estimé sur la base des études préliminaires et dires d'experts à **76,12 M€ aux CE 01/2021** dont 28,34 M€ sur les IFTE Melun-Moret (dit périmètre 1), 47,62 M€ sur les IFTE et adaptations des voies de service en gare de Montereau et de la gare de Fontaine le Port (dit périmètre 2) et 0,16 M€ pour la modification des pancartes entre Montereau et Laroche-Migennes (dit périmètre 3).

Les négociations relatives au financement de cette première convention de financement des travaux se sont inscrites dans le cadre plus général du financement de l'ensemble de l'Opération et à partir de juin 2023 dans le cadre des mandats donnés aux préfets de région pour le volet mobilités des contrats de plan État -Région 2023-2027.

Un projet de convention de financement des premiers travaux objets de la REA 1, établi sur la base des clés de financement proposées par Monsieur le Préfet de la région Auvergne – Rhône-Alpes (courrier du 18 février 2022) pour le périmètre 1 et celles des études APO pour les périmètres 2 et 3, a été préparé mais n'a pu aboutir, faute d'accord des partenaires.

En l'absence d'accord sur les clés de financement sur l'ensemble de l'Opération, Monsieur le Ministre délégué, chargé des Transports, a alors mandaté Madame la Préfète de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, en date du 27 décembre 2023, pour piloter dans un délai contraint, une nouvelle recherche de plan de financement auprès des collectivités territoriales concernées et intéressées par l'amélioration des circulations de leur matériel roulant entre Melun et Moret.

Puis, une nouvelle proposition de plan de financement a été soumise par Madame la Préfète de la région Auvergne – Rhône-Alpes, à Madame la Présidente de la région Île-de-France, par courrier du 21 février 2024.

**Des accords ont été trouvés concernant le financement des différents périmètres d'intervention du programme de renforcement des IFTE sur le secteur Melun-Moret-Montereau et des adaptations liées aux évolutions de desserte en lien avec les négociations des volets mobilités 2023-2027 de chacune des trois Régions concernées.**

Les clés de financement sont les suivantes :

- **Pour le périmètre 1 de l'opération, à savoir IFTE Melun-Moret :**

Participation à hauteur de 15 % pour l'ensemble des trois Régions (5% région Île-de-France, 5 % Région Centre Val de Loire et 5% Région Bourgogne Franche-Comté) et à hauteur de 85% pour l'État (à intégrer pour 70 % dans le CPER Île-de-France, 10 % dans le CPER Bourgogne-Franche-Comté et 5 % dans le CPER Centre-Val de Loire).

- **Pour le périmètre 2 de l'opération, à savoir IFTE des sections Moret-Montereau / Melun-Montereau par la rive droite de la Seine et les adaptations liées aux évolutions de desserte :**

Participation à hauteur de 66,95 % pour la région Île-de-France et de 33,05 % pour l'État (et à intégrer dans le CPER de la région Île-de-France).

Les accords sur le financement des différents périmètres ont été pris en compte dans les protocoles relatifs aux volets mobilités des CPER des régions Île-de-France, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire, puis dans les avenants mobilités des CPER signés sus-visés.

- **Pour le périmètre 3 de l'opération :**

Par ailleurs, le financement du pancartage entre Montereau et Laroche-Migennes lié à l'évolution de desserte des TER de la Région Bourgogne-Franche-Comté, dit « périmètre 3 » était déjà stabilisé (financement à 100 % par la Région Bourgogne-Franche-Comté). A date, le montant du besoin de financement pour ce périmètre est estimé sur base des études préliminaires à 0,16 M€ environ aux CE 01/2021 et à 0,2 M € courants. Une contribution de SNCF Réseau d'un montant de 6 974 € sera mobilisée.

**Conventionnement d'une REA 1**

Suite à la confirmation du financement de l'ensemble de l'Opération « Melun-Moret-Montereau », SNCF Réseau a retravaillé l'ordonnancement des mises en services des sous-stations et postes de mise en parallèle prévus par l'Opération « Melun-Moret-Montereau » en lien avec celles prévues par le programme de modernisation de l'Axe-Paris Clermont.

Pour rappel, ce financement global prévoit, au sud de Moret le renforcement d'une sous-station, la création de deux sous-stations et la création de 6 postes de mise en parallèle et au nord de Moret, la création d'une sous-station à Fontainebleau, dite Thomery.

Ce nouvel ordonnancement pour les deux Opérations vise notamment à assurer la priorité des mises en service pour l'alimentation des secteurs les plus fragiles et celles des opérations à plus fort rendement. Il vise également à garantir le calendrier des opérations d'IFTE du projet Paris-Clermont.

La première convention «REA 1» a permis d'engager sur la base de l'accord de financement de l'ensemble de l'Opération, du nouvel ordonnancement et du calendrier des travaux présenté par SNCF Réseau, le financement d'une première phase de travaux pour l'amélioration des performances sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau par renforcement des capacités électriques (IFTE) et pour la refonte de l'offre entre Montereau et Paris – Gare de Lyon (reprise de la circulation BFC par IDFM).

Le financement initial d'un montant de 72,36M€ courants a été porté par avenant n° 1 à 82,72M€ courants.

Lors des comités techniques d'avril et de mai 2025, et suite aux premiers rendus des APO, la maîtrise d'ouvrage a annoncé que le montant total de l'opération, était re-estimé à 116,64€ M€ courants au lieu de 99,15 M€ courants, soit une évolution à la hausse de l'ordre de 17,49 M€ courants répartis comme suit :

- 113 388 € pour le périmètre 1
- 17 395 554 € pour le périmètre 2
- - 11 173 € pour le périmètre 3.

Cette évolution inclut un montant de 3,549 M€ pour les bus de substitution, dont 1,085 M€ sur le périmètre 1 et 2,464 M€ sur le périmètre 2.

Les écarts principaux par rapport aux coûts estimés au moment de la signature de la convention de financement sont liés en grande partie aux cinq éléments suivants :

- + 21,9 M€ courants relatifs aux nouvelles données d'entrée niveau APO qui ont déterminé des travaux complémentaires pour permettre le renforcement des sous-stations existantes ;

- - 11,9 M€ courants relatifs aux nouvelles données d'entrée niveau APO qui ont déterminé une rationalisation des travaux au juste besoin des créations des sous-stations et PMP ;

- +6 M€ courants à la suite de la réception des propositions techniques et financières des études et travaux ENEDIS nécessaires aux raccordements des sous stations électriques de Bois le Roi et Varennes sur Seine ;

- +1.4 M€ courants relatifs au déploiement d'une sous-station mobile imposée par la densité des travaux et le maintien des circulations avec des sous-stations fonctionnant à deux groupes de traction.

- + 3,5M€ courants relatifs aux bus de substitution mis en place pendant les travaux, pour remplacer les circulations commerciales supprimées de la ligne R sur les années 2025 à 2028.

- - 3,5 M€ courants relatifs à aux nouvelles prévisions d'évolutions des indices TP01 et ING plus favorables.

Par ailleurs, SNCF Réseau a présenté la contribution forfaitaire qu'elle apporte globalement au projet MMM. Cette contribution, d'un montant de 4,05 M€ est répartie comme suit sur les périmètres de projet : périmètre 1 : 1,294 M€, périmètre 2, 2,749 M€ et périmètre 3 : 6 974 €.

Elle a été intégrée en totalité dans le plan de financement des travaux des périmètres 1 et 2 dans le cadre de l'avenant à la convention REA 1 et sera intégrée pour le périmètre 3 dans la convention ad hoc.

A la demande d'Île-de-France Mobilités (IDFM) et afin de ne pas retarder l'engagement des conventions travaux, l'expertise des études APO a été organisée en deux temps. Les premiers livrables des études APO ont été transmis par SNCF Réseau à IDFM et ont permis d'expertiser le nouveau coût d'opération et les écarts par rapport aux estimations au stade des EP. La première phase de rendu et de contrôle par IDFM représente 65,9 M€ courants sur le montant total.

Il reste à livrer et à expertiser, les dépenses relatives à la création de la sous-station de Bois-le-Roi (estimées à date à 22,2 M€ courants), à la création de la sous-station de Varennes (estimées à date à 20,9 M€) au développement du faisceau de remisage de Montereau (estimées à 2,6 M€) et à l'adaptation de la signalisation sur les quais (0,2 M€). Le rendu des APO est en cours et l'expertise devrait intervenir d'ici fin 2025. Les coûts prévisionnels sont susceptibles d'être actualisés à l'issue de l'expertise sur l'ensemble des APO.

La présente convention « REA 2 » permet de financer la deuxième phase travaux de l'opération, ainsi que les bus de substitution nécessaires pour les années 2026 à 2027.

Il est donc convenu ce qui suit :

## ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la deuxième phase des travaux et des transports de substitution associés du programme de travaux MMM, nécessaires à l'adaptation des infrastructures ferroviaires en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée en partie par la région Bourgogne Franche-Comté en Rive Gauche, de l'arrivée de matériels roulants plus consommateurs sur le réseau impactant les besoins électriques et pour permettre d'améliorer les performances des circulations au sud de Melun sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau. Ces adaptations sont notamment indispensables pour obtenir les gains en temps de parcours attendus indirectement pour les Trains d'équilibre du territoire (TET) Paris – Clermont-Ferrand entre Melun et Moret aux horizons 2027-2028, par limitation des effets de domestication des TET par les Transilien.

Elle a donc pour objet :

- de définir les modalités de financement des travaux d'adaptation et des transports de substitution associés aux travaux du programme MMM pour remplacer les circulations commerciales supprimées de la ligne R sur les années 2026 et 2027;

- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet ;

- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

**« Transilien R, TET et TER - Melun-Moret-Montereau (MMM) - Amélioration des performances des circulations par renforcement des IFTE et évolution de desserte des Transilien ligne R – Travaux (REA) n° 2** ».

## ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER

### 2.1. Périmètres de la convention

La présente convention porte sur le financement de la seconde phase des travaux et du transport de substitution du projet MMM pour les années 2026 à 2027, pour l'amélioration des performances sur l'axe Melun-Moret requises pour la mise en œuvre du schéma directeur des trains d'équilibre du territoire Paris – Clermont-Ferrand, de l'évolution de la typologie de matériel roulant engagé par les exploitants respectifs d'Île-de-France-Mobilités et des régions Île-de-France, Centre Val de Loire et de l'Etat au titre des Intercités.

Pour le projet MMM et pour la présente convention, les trois périmètres d'intervention suivants sont distingués et font l'objet de clés de financement différenciées suivant les périmètres :

- Périmètre 1 : tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Melun et Moret,
- Périmètre 2 : tronçon de la ligne 746 du RFN compris entre Melun et Montereau (ligne via Héricy, rive droite de la Seine) et tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Moret et Montereau (ligne via Saint-Mammès),
- Périmètre 3 : tronçon de la ligne 830 du RFN compris entre Montereau et Laroche-Migennes.

Le programme général de l'opération est rappelé en annexe 1.

Le programme de la deuxième phase de travaux estimé à l'issue des études APO expertisés en partie par Île de France Mobilités et objet de la présente convention, est présenté ci-après et détaillé en annexe 1.

- **Périmètre 1**

  **IFTE (Melun - Moret, ligne 830) :**

La deuxième convention, suite au séquençage du financement de la partie REA en trois conventions distinctes, couvre l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs au poste de mise en parallèle (PMP) d'AVON, étant rappelé que la maîtrise foncière amiable a été financée dans la première phase travaux.

Elle couvre également les dépenses à la mise en place des bus pour substituer les interruptions de circulations de la ligne R durant les travaux de ce périmètre sur les années 2026 à 2027.

Le programme des travaux pour la création de ce poste comprend :

- le raccordement électrique par ENEDIS,
- l'approvisionnement des équipements,
- l'ensemble des travaux jusqu'à la mise en service .

- **Périmètre 2 :**

  **IFTE entre Moret et Montereau via Saint-Mammès (ligne 830)**

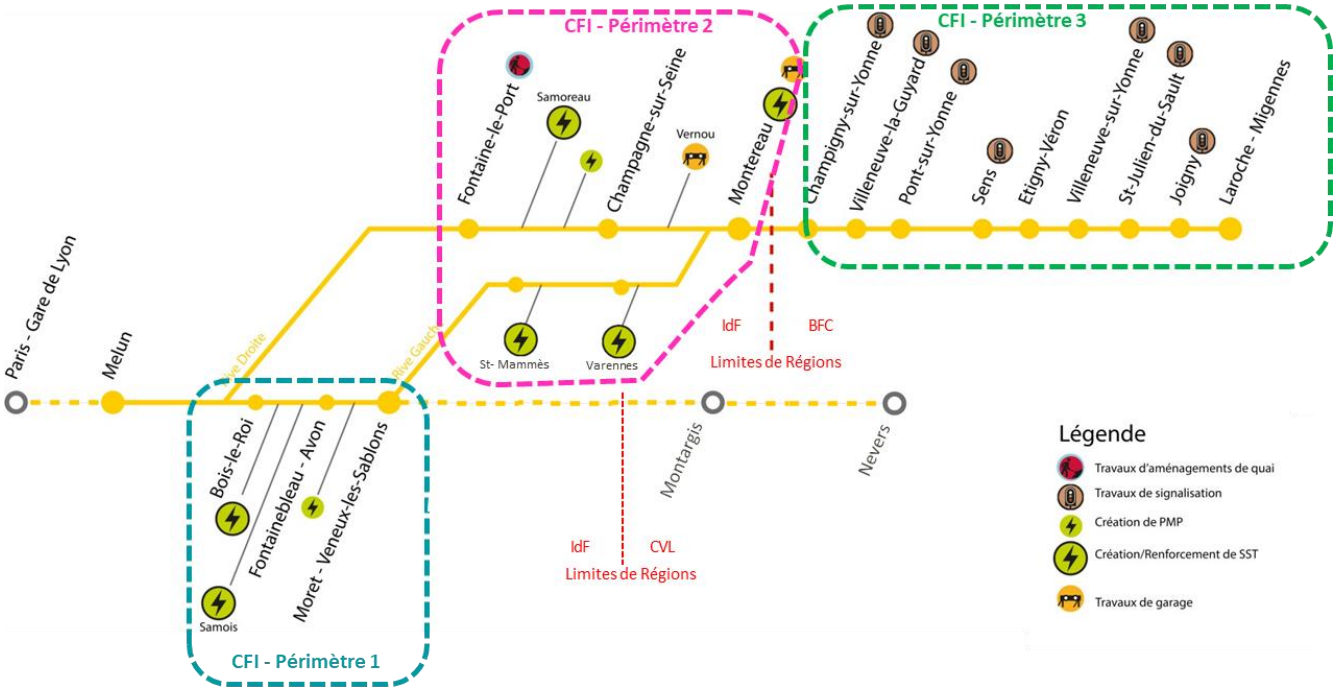
  Le programme financé par la présente convention couvre l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et l'ensemble des travaux relatifs au renforcement de la sous-station électrique de Samoreau.

  Elle couvre également les dépenses liées au transport de substitution durant les travaux des années 2026 à 2027 et à l'acquisition du foncier amiable requis pour la création du poste de mise en parallèle (PMP) de Champagne.

  Le programme de travaux comprend :

  - l'approvisionnement des équipements de la sous-station électrique de Samoreau,
  - l'ensemble des travaux de la sous-station électrique de Samoreau jusqu'à sa mise en service.
  - la maîtrise foncière amiable relatifs aux occupations temporaires et création d'accès du poste de mise en parallèle de champagne sur seine,

Les interventions prévues sur le réseau dans le cadre de l'opération MMM sont représentées par périmètre en annexe 1 :



### 2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation de la deuxième phase travaux est de 84 mois à compter de la date de notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel de l'opération et de la seconde phase travaux est joint en annexe 1.

## ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 3.1. Les Autorités organisatrices

#### *3.1.1. L'autorité organisatrice d'Île-de-France*

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

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

#### *3.1.2. L'autorité organisatrice Bourgogne-Franche-Comté*

La Région Bourgogne - Franche-Comté, en tant qu'autorité organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de trains régionaux entre Lyon, Dijon et Paris par la ligne classique, express dans la zone concernée et des trains omnibus jusqu'à Montereau à l'horizon cible dans le cadre d'un protocole d'accord signé avec Île-de-France Mobilités en juillet 2021.

#### *3.1.3. L'autorité organisatrice Centre Val-de-Loire*

La Région Centre Val-de-Loire, en tant qu'autorité organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de trains régionaux entre Nevers, Montargis et Paris par la ligne classique, express dans la zone concernée et des trains semi-directs jusqu'à Montargis depuis la reprise par la Région de l'ancienne ligne TET Paris Nevers.

#### *3.1.4. L'autorité organisatrice des trains d'équilibre du Territoire Paris-Clermont*

L'État en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre au titre des Trains d'Équilibre des Territoires entre Paris et Clermont-Ferrand, permettant une desserte depuis Paris des principales agglomérations de l'ensemble des territoires qu'elle traverse (Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand).

### 3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet

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

Le maître d'ouvrage, objet de la présente convention, est SNCF Réseau : Conformément aux dispositions de l'article L 2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).

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

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet des études APO expertisées et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais du programme dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la deuxième phase de travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention et en annexe 1.

Le Maître d'ouvrage s'engage à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France, ainsi que les autres Parties, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de son analyse de la situation, en relation avec le maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

L'engagement du maître d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau. SNCF Réseau s'engage à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Le Maître d'ouvrage s'engage au respect du coût d'objectif maximal de la seconde phase de travaux tel qu'estimé à date sur la base des études APO expertisées par Île-de-France Mobilités en euros constants aux conditions économiques de référence (voir détails en annexe 1).

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base des indices TP01 et ING publiés par l'INSEE et le coût d'objectif fixé en euros constants.

#### *3.2.4. Obligations du Maître 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 le maître 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).

Le Maître d'ouvrage s'engage 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 IDF 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).

Dans le cadre des marchés déjà notifiés par **le Maître d'ouvrage** au titre du Projet, **à la date de signature de la présente convention,** le Maître d'ouvrage s'engage à expliciter **auprès des financeurs** la démarche mise en œuvre, lors de la notification de ces marchés, pour limiter les impacts sur l'environnement et les mesures visant à les éviter, les réduire ou les compenser.

### 3.3. Les financeurs

#### *3.3.1. Identification*

Le financement des travaux, objet de la présente convention, pour un montant total de **17 673 734 € courants**, s'inscrit :

- Pour l'État en Île-de-France et pour la région Île-de-France, dans le cadre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- Pour l'État en Bourgogne-Franche Comté, dans le cadre du protocole du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027,
- Pour la Région Bourgogne – Franche-Comté, dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région du volet mobilités du CPER 2023-2027 ;
- Pour l'État en Centre-Val de Loire et pour la Région Centre Val de Loire, dans le cadre du protocole d'accord Etat-Région du volet mobilités du CPER 2021-2027.

#### *3.3.2. Imputation budgétaire pour l'État*

Les financements mis en œuvre par l'État sur le périmètre 1 sont imputés sur le programme 0203-41-01, projets ferroviaires.

Les financements mis en œuvre par l'État sur le périmètre 2 sont imputés sur le programme 0203-44-01, transports en commun du CPER Île-de-France.

#### *3.3.3. Engagement*

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux objet de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans les plans de financement par périmètre, détaillés à l'article 4.5 de la présente convention.

## ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 4.1. Régime de TVA

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

### 4.2. Estimation du coût du projet

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront confirmés à l'issue de la seconde phase d'expertise à mener par Île-de-France Mobilités sur l'APO achevé et sera approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités et par les autres parties.

Les signataires de la convention conviennent de mettre en place en complément des financements engagés dans la convention REA 1 et son avenant, un deuxième financement de ***17 673 734 €*** **courants** au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation de la deuxième phase de travaux (REA2), objet de la présente convention.

### 4.3. Coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage aux conditions économiques de référence (CE 01/2021)

Le coût prévisionnel des dépenses de la deuxième phase de travaux (REA 2) est estimé à **13 984 576 € aux CE 01/2021 dont 2 281 645€ sur le périmètre 1 et 11 702 931€ sur le périmètre 2.**

Le tableau ci-dessous présente en synthèse, les coûts estimatifs aux CE 01/2021, par périmètre et composante du programme de travaux.

| ***Périmètre*** | ***Programme*** | ***MOA*** | ***Coût € CE 01/2021*** |
|---|---|---|---|
| ***1*** | *IFTE Melun-Moret* | *SNCF Réseau* | 1 415 614,00 € |
| *1* | Bus de substitution 2026 à 2027 | SNCF Réseau | 866 031,00 € |
| | ***Sous-total périmètre 1*** | ***/*** | ***2 281 645,00 €*** |
| *2* | *IFTE Moret/ Montereau* | *SNCF Réseau* | ***10 584 059 €*** |
| *2* | Bus de substitution 2026 à 2027 | SNCF Réseau | 1 118 872,00 € |
| | ***Sous-total périmètre 2*** | ***/*** | ***11 702 931,00 €*** |
| ***TOTAL périmètres 1 et 2*** | | | ***13 984 576,00 €*** |

### 4.4. Construction du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de la présente convention, est évalué à **17 673 734 € courants HT**, décomposés comme suit par périmètre et maître d'ouvrage :

| ***Périmètre*** | ***Opérations*** | ***MOA bénéficiaire*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***Périmètre 1*** | IFTE Melun – Moret | SNCF Réseau | **1 774 343 €** |
| | Bus de substitution 2026 à 2027 | SNCF Réseau | 1 085 035 € |
| | ***Sous-total périmètre 1*** | | ***2 859 378 €*** |
| ***Périmètre 2*** | IFTE Moret/Montereau | SNCF Réseau | **13 398 796 €** |
| | Bus de substitution 2026 à 2027 | SNCF Réseau | 1 415 560 € |
| | ***Sous-total périmètre 2*** | | ***14 814356 €*** |
| | ***TOTAL périmètres 1 et 2*** | | ***17 673 734,00 €*** |

Les coûts détaillés par poste de dépenses sont présentés ci-après par périmètre et maître d'ouvrage aux CE de référence (01/2021) et en euros courants.

| ***Périmètre 1*** | ***Postes de dépenses*** | ***Coût € CE 01/2021*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***IFTE Melun – Moret REA 2 MOA SNCF Réseau*** | *Travaux (y compris raccordement Enedis, approvisionnement et acquisitions foncières)* | *1 083 880 €* | *1 358 545 €* |
| | *MOA* | *43 855 €* | *54 968 €* |
| | *MOE (y compris DCE)* | *146 974 €* | *184 219 €* |
| | *Provision pour risques* | *140 904 €* | *176 611 €* |
| | ***Sous-total hors bus de substitution*** | ***1 415 613,00 €*** | ***1 774 343,00 €*** |
| | *Bus de substitution 2026 à 2027* | *866 031 €* | *1 085 035 €* |
| | ***Total*** | ***2 281 644 €*** | ***2 859 378 €*** |

**Périmètre 2 :**

| ***Périmètre 2*** | ***Postes de dépenses*** | ***Coût € CE 01/2021*** | ***Coût € courants*** |
|---|---|---|---|
| ***IFTE Moret-Montereau Voies de service Montereau REA 2 MOA SNCF Réseau*** | *Travaux (y compris raccordement Enedis, approvisionnement et acquisitions foncières* | *8 322 995 €* | *10 536 485 €* |
| | *MOA* | *327 890 €* | *415 089 €* |
| | *MOE (y compris DCE)* | *1 098 875 €* | *1 391 111 €* |
| | *Provision pour risques* | *834 299 €* | *1 056 110 €* |
| | ***Sous-total hors bus de substitution*** | ***10 584 059 €*** | ***13 398 795 €*** |
| | *Bus de substitution 2026 à 2027* | *1 118 872 €* | *1 415 560 €* |
| | ***Total*** | ***11 702 931 €*** | ***14 814 355 €*** |

Ces montants présentés pour les périmètres 1 et 2 tiennent compte des derniers indices (indice TP 01 pour le coût des travaux et indice ING pour les coûts des prestations de MOE et MOA) en date du 01/2025 et des hypothèses d'indexation des indices TP01 et ING à compter de février 2025 et pour les années suivantes.

Le besoin de financement présenté pour chaque périmètre comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet, dont notamment les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières

amiables, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée, les frais de maîtrise d'œuvre ainsi que les frais de fonctions support de SNCF Réseau. Il comprend également le transport de substitution des circulations de la ligne R supprimées pour cause des travaux relevant de l'ensemble du projet MMM pour les années 2026 et 2027, et dont une quote-part est imputée à chaque périmètre du projet MMM.

La répartition par poste de dépenses est indicative et pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses au sein du même périmètre, hormis pour les bus de substitution, et dans le respect de l'enveloppe globale de chaque bénéficiaire, allouée par la convention.

De même l'estimation des dépenses relatives à la maîtrise foncière est basée sur dires d'expert, en retour d'expérience du projet de modernisation de Paris - Clermont-Ferrand. SNCF Réseau communiquera aux financeurs, tout risque de dépassement lors de la réception des estimations France Domaine.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

### 4.5. Plan de financement par périmètre

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

#### *4.5.1. Plan de financement du périmètre 1 sur le périmètre du CPER Île-de-France*

| **Bénéficiaires**<br><br>**SNCF Réseau** | **Part à financer**<br><br>**par le CPER IDF** | **État IDF**<br><br>**93,33%** | **Région IDF**<br><br>**6,67 %** |
|---|---|---|---|
| Montant en € courants | **2 415 792,25 €** | 2 254 658,91 € | 161 133,34 € |

La part du CPER IDF prend en compte 75 % du montant des travaux dont le financement est réparti entre les CPERs IDF, CVL et BFC selon les clés négociées et 100 % du coût des bus de substitution des circulations Transilien R.

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation.

A ce titre, les mesures proposées sont précisées dans l'AVP et les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'Île-de-France Mobilités, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France et détourés au seul besoin de l'opération Melun-Moret-Montereau – périmètre 1. Ces coûts sont estimés à dire d'expert dans le cadre de la présente convention et feront l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre des Comités techniques (art.7.1).

Sur le périmètre 1, les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention pour les années 2026 et 2027, par l'État en Île-de-France, dans le respect des clés de financement définies dans le volet mobilité du CPER 2023-2027 de la Région Île-de-France, pour le périmètre Île-de-France, à savoir 93,33 % État et 6,67 % Région. 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.

### *4.5.2.1 Plan de financement des travaux du périmètre 1*

| ***Périmètre 1*** | ***Montant*** | ***Clé*** |
|---|---|---|
| ***REA 2 – Travaux (hors bus)*** ***MOA bénéficiaire : SNCF Réseau*** | ***en € courants*** | ***(%)*** |
| État en IDF | 1 169 668,27 € | 65,92 % |
| Région IDF | 161 088,98 € | 9,08 % |
| ***Sous-total CPER IDF*** | ***1 330 757,25 €*** | ***75,00 %*** |
| État en BFC | 177 434,30 € | 10,00 % |
| Région BFC | 88 717,15 € | 5,00 % |
| ***Sous-total CPER BFC*** | ***266 151,45 €*** | ***15,00 %*** |
| État en CVL | 88 717,15 € | 5,00 % |
| Région CVL | 88 717,15 € | **5,00 %** |
| ***Sous-total CPER CVL*** | ***177 434,30 €*** | ***10,00 %*** |
| **TOTAL périmètre 1** | **1 774 343 €** | **100,00 %** |

Note : Pour le périmètre 1, les financements de l'État sont imputés sur les crédits des CPER IDF, CVL et BFC (ligne budgétaire 0203-41-01).

Les taux de financement résultants ci-dessus, arrondis à deux chiffres après la virgule, tiennent compte pour la Région Île-de-France de la prise en charge intégrale, par l'État en Île-de-France, des bus de substitution et permettent ainsi de rester dans les clés de financement contractuelles du CPER Île-de-France (à savoir pour cette opération, 93,33 % État en IDF et 6,67 % Région IDF).

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement.

### *4.5.1.2 Plan de financement des bus*

| ***Périmètre 1*** ***REA 2 – Transport de substitution uniquement*** ***MOA bénéficiaire : SNCF Réseau*** | ***Montant*** ***en € courants*** | ***Clé*** ***(%)*** |
|---|---|---|
| État en IDF | **1 085 035,00 €** | **100 %** |

### *4.5.2. Plan de financement du périmètre 2*

| **Bénéficiaires**<br>**SNCF Réseau** | **État en IDF**<br>**33,05%** | **Région IDF**<br>**66,95%** | **Total** |
|---|---|---|---|
| Montant en € courants | 4 896 144,33 € | 9 918 210,67 € | **14 814 355,00 €** |

### *4.5.2.1 Plan de financement des travaux*

| **Bénéficiaire**<br>**SNCF Réseau** | **État en IDF** | **Région IDF** | **TOTAL** |
|---|---|---|---|
| **IFTE** | *25,98 %* | *74,02 %* | *100,00 %* |
| | **3 480 584,33 €** | **9 918 210,67 €** | **13 398 795,00 €** |

Note : Pour le périmètre 2, les financements de l'État sont imputés sur les crédits du CPER IDF (ligne budgétaire 0203-44-01).

Les taux de financement résultants ci-dessus, arrondis à deux chiffres après la virgule, tiennent compte de la prise en charge intégrale, par l'État, des bus de substitution et permettent ainsi de rester dans les clés de financement contractuelles du CPER (à savoir pour cette opération, 66,95% Région et 33,05% État) sur l'ensemble du coût de la convention.

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement.

### *4.5.2.2 Plan de financement des bus*

| ***Périmètre 2***<br>***REA 2 – Transport de substitution uniquement***<br>***MOA bénéficiaire : SNCF Réseau*** | ***Montant***<br>***en € courants*** | ***Clé***<br>***(%)*** |
|---|---|---|
| État en IDF | **1 415 560 €** | 100,00 % |

Note : Pour le périmètre 2, les financements de l'État sont imputés sur les crédits du CPER IDF (ligne budgétaire 0203-44-01).

## *4.6. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat, la Région IDF, la Région BFC et la Région CVL*

### *4.6.1. Versement d'acomptes*

Les modalités de versement pour l'ensemble des financeurs hors Région Île-de-France sont les suivantes :

SNCF Réseau procède, aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au Plan de financement et selon les modalités suivantes.

Pour chacun des financeurs, un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% de sa subvention est effectué après notification de la présente convention à l'ensemble des Parties, sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

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

Les acomptes sont versés par les financeurs sur présentation d'appels de fonds du maître d'ouvrage.

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 3.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la signature de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la région IDF :

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

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- un état récapitulatif des dépenses réalisées daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés, le libellé des dépenses, fournisseurs, date et nature de la prestation. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, des clés de financement définies à l'article 4.5 pour chacun des périmètres.

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

b – Demande de versement des acomptes auprès de la Région BFC :

- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de la Région BFC. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visés par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant de la participation de la Région BFC en euros courants définie au plan de financement. Sur demande de la Région BFC, SNCF Réseau pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.
- Le paiement du solde est versé sur présentation du bilan financier, de la justification des dépenses et de la justification du respect des obligations en matière de communication (présence du logo de la région BFC comme défini au règlement Budgétaire et Financier).
- Au-delà des 80 %, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau.

c- Demande de versement des acomptes auprès de la Région CVL :

Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de la Région CVL. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visés par la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Il sera procédé aux appels de fonds, selon l'échéancier prévisionnel figurant en annexe 3.

Cet échéancier prévisionnel des appels de fonds est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

d - Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.4, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie par périmètre à l'article 4.5.

En outre, pour le paiement des bus de substitution, un rapport détaillé des services mis en place pour l'année concernée sur la ligne impactée par les travaux et du coût associé sera adressé à la DRIEAT-IF/SPOT préalablement à l'envoi de toute demande d'acompte sur les bus et joint en version définitive à la demande d'acompte. Ce rapport technique et financier précisera par période de coupure des circulations, le nombre de trains supprimés (et la période horaire de suppression) et le dispositif de bus et d'accompagnement des voyageurs mis en place ainsi que le coût associé. Le coût des bus imputé au projet MMM sera précisé ainsi que le coût affecté aux autres projets bénéficiant des services de substitution par la mutualisation des ITC sur la même période. Le nombre de semaines ou week-ends de coupure pour chaque projet, qui permet de déterminer le coût imputable au projet MMM sera détaillé.

e - Plafonnement des acomptes

Pour la Région Île-de-France, 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 la région BFC, le cumul des fonds appelés ne pourra excéder 95 % du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.

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

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % du montant des subventions.

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

### *4.6.2. Versement du solde*

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.6.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

La demande de solde adressée à la région Île-de-France se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.6.1.e s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

### *4.6.3. Paiement*

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

Les engagements portent notamment sur la réalisation du projet dans sa globalité incluant, les engagements pris relatifs à la communication faite par SNCF Réseau.

Le versement des montants de subvention appelés par 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 4.6.1 et 4.6.2 et 4.7. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les 45 jours.

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

### *4.6.4. Bénéficiaires, identification et domiciliation*

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte dont les références sont les suivantes :

| **Code IBAN** | | | | | | | **Code BIC** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| FR76 | 3000 | 3036 | 2000 | 0200 | 6214 | 594 | SOGEFRPPHPO |

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

| | **Adresse de facturation** | **Nom du service** | **Fonction**<br>**Téléphone / courriel** |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| **État en Île-de-France** | DRIEAT Île-de-France<br><br>21-23 rue Miollis<br>75015 Paris | Service de la politique des transports (SPOT) / Unité budget et synthèse financière (UBSF) | Tél : 01 40 61 85 61<br>spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr |
| **Etat en Bourgogne Franche Comté** | DREAL Bourgogne Franche-Comté<br>Pôle Viotte<br>5 voie Gisèle Halimi<br>25 000 BESANCON | Service Transport Mobilités / département finances achat public | 03 39 59 65 05<br>infrastructures-multimodales.dreal-bfc@developppement-durable.gouv.fr |
| **Etat en Centre - Val de Loire** | DREAL Centre Val de Loire<br>5 rue Buffon<br>CS 96407<br>45064 Orléans Cedex 2 | Service Mobilités Transports / Département Infrastructures Déplacements | 02 36 17 46 78<br>did.smt.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr |
| **Région Île-de-France** | Région Île-de-France<br>2 rue Simone Veil<br>93 400 Saint-Ouen-sur-Seine | Pôle finance<br>Direction de la comptabilité | Pôle finances –<br>Direction de la comptabilité<br>depot.subvention@iledefrance.fr |
| **Région Centre Val de Loire** | Région Centre Val de Loire<br>9 rue Saint-Pierre LENTIN<br>45041 ORLEANS Cedex 1 | Direction Transports et Mobilités durables | secretariat.transports@centrevaldeloire.fr |
| **Région** | Conseil Régional de Bourgogne | Direction des Mobilités et Infrastructures | Chargé(e) de gestion des subventions et d'administration du |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Bourgogne-Franche Comté** | Franche-Comté<br>12 boulevard de la Trémouille<br>21 000 DIJON | | SMTP :<br>ludivine.fanrinha@bourgognefranchecomte.fr |
| **SNCF Réseau** | SNCF CAMPUS RESEAU<br>15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU<br>CS80001<br>93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX | Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management | Aude BRISAC<br>aude.pouyes@reseau.sncf.fr |

Les appels de fonds sont déposés par le Maître d'ouvrage sur la plateforme Chorus Factures Pro.

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'État : 11000201100044 ( numéro identique pour les services de l'Etat);
  - La Région Île-de-France : 23750007900312,
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté : 200 053 726 000 10
  - La Région Centre Val de Loire : 234.500.023.00028
- Le code service ;
  - L'État en Île-de-France: CGFB20094
  - L'État en Bourgogne-France-Comté : CGF B200025
  - L'État en Centre -Val de Loire : CGFB20045
  - La Région Île-de-France : 200
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté :
  - La Région Centre Val de Loire :
- et le numéro d'engagement propre à chaque financeur, correspondant à l'appel de fonds.

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

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

Les factures d'appels de fonds pour l'État en Centre-Val de Loire seront envoyées à la DREAL Centre-Val de Loire par courriel avec accusé de réception aux adresses électroniques indiquées au §4.6.4. Les appels de fonds seront réglés dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission réception de la facture. Toute demande de correction sur un élément fourni à la facturation aura pour effet immédiat la suspension de ce délai, jusqu'à la fourniture du document corrigé approuvé.

Identification des financeurs et mentions à porter sur les factures émises

| | **N° SIRET** | **N° TVA intracommunautaire** |
|---|---|---|
| État en Île-de-France (DRIEAT-IF) | 130 029 325 00573 | FR 62 130 029 325 |
| État en Bourgogne-Franche-Comté (DREAL BFC) | 130 009 012 00167 | FR 39 130 009 012 |
| État en Centre – Val de Loire (DREAL CVL) | 130 009 301 00016 | FR 33 130 009 301 |
| Région Île-de-France | 237 500 079 003 12 | FR 38 237 500 079 |
| Région Bourgogne-Franche-Comté | 200 053 726 000 10 | FR 74 200 053 726 |
| Région Centre -Val de Loire | 234 500 023 000 28 | FR 15 234 500 02 |

### 4.7. Caducité des subventions

#### *4.7.1. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la région IDF*

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

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

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

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

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 24 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, si le maitre d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report
- Dans un délai de 108 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, si le maitre d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. Ce délai tient compte du délai de réalisation de l'opération de 84 mois et délai de garantie de parfait achèvement d'un an renouvelable un an

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec une entreprise, plainte d'un tiers, etc..) et impactant le déroulement de l'opération se produit ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maitre d'ouvrage. Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

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

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 24 mois à compter de la date de signature de la présente convention, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- Dans un délai de 48 mois à compter de la dernière mise en service de l'opération, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

### 4.8. Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

## ARTICLE 5. MODALITÉS D'AUDIT ET DE CONTRÔLE

### 5.1. Par les financeurs

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

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

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

### 5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

### 5.3. Intervention d'experts

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

## ARTICLE 6. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS

### 6.1. Dispositions en cas de modifications du coût de la première phase de travaux et du coût d'objectif issu de l'avant-projet / projet

#### *6.1.1. En cas d'économies*

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application à chaque périmètre des clés de financement indiquées à l'article 4.5. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

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

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le montant des travaux financée en coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, ou dans le cas présent que de nouveaux surcoûts survenaient, le maitre d'ouvrage devra fournir dans un délai maximum de un (1) mois à Île-de-France Mobilités et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle d'adapter le programme financé par la présente convention et le phasage et programme des autres conventions de financement de l'Opération. , notamment si le coût estimé, aux conditions économiques de référence des travaux financés par la présente convention fait l'objet d'évolutions à la hausse suite aux rendus des études d'avant-projet et projet qui seront approuvées par Île-de-France Mobilités et par les autres Parties.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs préciseront alors, lors du comité technique (article 7.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'Opération pour porter leur financement au-delà du coût prévisionnel des travaux.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

Le maître d'ouvrage à l'origine du surcoût est entendu et informé de la nécessité éventuelle d'une modification de programme et d'un avenant à la présente convention de financement.

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

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

### 6.2. Dispositions en cas de modification des délais

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

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle modifier le programme de l'opération, tel que précisé à l'article 8.

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

Au vu de ce rapport, et de l'avis éventuel formulé par 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.

### 6.3. Dispositions communes

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation d'Île-de-France Mobilités ou des autres Parties, ce maître d'ouvrage transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux autres Parties l'ensemble des pièces et le dossier justificatif éventuel (programme modificatif, dossier d'APO modificatif).

Île-de-France Mobilités instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant le nouveau programme ou l'APO modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'Opération ;
- un nouveau délai de l'Opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial ;
- d'augmentation du délai initial.

## ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION

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

### 7.1. Comité Technique (Cotech)

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités et en lien avec les services de l'État, il est constitué un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité technique ou Cotech » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention ainsi que la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

Ce Comité Technique aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération.

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

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

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

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

Étant donné l'imbrication des calendriers de réalisation des IFTE du programme Melun-Moret-Montereau financé par la présente convention et du programme d'IFTE à réaliser dans le cadre du programme de modernisation de la ligne Paris-Clermont-Ferrand, un comité technique rassemblant les deux instances de suivi technique de ces projets pourra si besoin être organisé.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération « Melun-Moret-Montereau » (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) et son articulation avec l'organisation mise en place pour les IFTE de l'opération de modernisation de la ligne Paris-Clermont-Ferrand,
- le point sur l'avancement des études, des procédures (foncier, autorisations) et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

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

Avant toute demande de versement du solde, le Comité Technique se réunira pour prendre connaissance du bilan des travaux réalisés et des coûts associés.

3/ La communication autour de l'opération :

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

### 7.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités avec si besoin l'appui de l'État, les financeurs et le maître d'ouvrage ainsi que la DGITM. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

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

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévisionnels tels que définis dans la présente convention puis, après validation des études d'Avant-projet/projet (APO) par référence à ces dernières.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Cotech décrit à l'article 7.1.

Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 de la présente convention seront mises en œuvre.

### 7.3. Information hors Cotech et comité des financeurs

Le Maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'Opération devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds sur l'exercice en cours ;

- à informer, sans délai, Île-de-France Mobilités, les autres Parties signataires de la convention ainsi que la DGITM en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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

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

### 7.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs/autorités organisatrices, maître d'ouvrage, autorité organisatrice (IDFM) ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Régions ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

### 7.5. Évolutions du pilotage de l'opération

Pour rappel, l'État est financeur majoritaire de l'Opération. Aussi, son pilotage est susceptible d'évolutions i dans la continuité du mandat de négociation donné à la préfète AURA pour le financement des travaux sur le périmètre 1 (Melun-Moret), un mandat était donné par le ministre délégué aux transports à un service de l'État pour assurer le pilotage de l'opération.

Le cas échéant, ces évolutions feront l'objet d'échanges préalables avec Île-de-France Mobilités.

## ARTICLE 8. MODIFICATION DU PROGRAMME DE L'OPERATION

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées au stade des études d'avant-projet/projet (APO) expertisées ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais globaux ou des coûts prévisionnels visés à l'article

4.3 de la convention , peut conduire, selon la réglementation applicable au maître d'ouvrage ou selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications de leur programme dans l'Opération stipulée à l'article 1, il transmettra, à Île-de-France Mobilités 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. Ces éléments devront être présenté aux partenaires dans le cadre des réunions prévues à l'article 7.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités informera de sa volonté de valider les propositions mineures sans incidence sur le coût ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité des Financeurs. Les partenaires pourront émettre un avis si besoin sur ces propositions.

Elle appréciera de surcroit de la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération. Ce point devra être validé par l'ensemble des parties.

Cet avant-projet modificatif sera présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'Opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

**ARTICLE 9. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE LA CONVENTION**

A l'appui de la demande de solde de la convention, chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service un bilan physique et financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses.

Ce bilan de la présente convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des réalisations (études, acquisitions foncières amiables, travaux, etc.) effectuées au moment du solde financier de la présente convention ;
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan.

## ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 10.1. Modification de la convention

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

### 10.2. Règlement des litiges

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

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

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

### 10.3. Résiliation de la convention

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

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

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

-si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

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

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

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

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

La présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.6.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.7.

Conformément aux dispositions de leur règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par les Régions Île-de-France, Centre Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté, court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

Pour l'État, la Région Centre Val de Loire ainsi que la Région Bourgogne Franche-Comté, sont considérées comme éligibles les dépenses à compter du 1er mars 2025.

## ARTICLE 11. MESURE D'ORDRE

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

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

## ARTICLE 12. LISTE DES ANNEXES

La présente convention comprend les trois annexes  dont l'intitulé est le suivant:

ANNEXE 1 : Calendrier prévisionnel de l'opération et du programme couvert par la REA 2

ANNEXE 2 : Organigramme nominatif pour la maîtrise d'ouvrage

ANNEXE 3 : Echéanciers prévisionnels des appels de fonds par périmètre

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en région Auvergne Rhône-Alpes

**Fabienne BUCCIO**

Préfète de la région Auvergne Rhône-Alpes, préfète du Rhône,

préfète coordonnatrice des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en Île-de-France

**Marc GUILLAUME**

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en Bourgogne-Franche-Comté

**Franck ROBINE**

Préfet de la région Bourgogne-Franche-Comté,

Préfet de la Côte d'Or

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour l'État en Centre-Val de Loire

**Sophie BROCAS**

Préfète de la région Centre -Val de Loire,

préfète du Loiret

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour la Région Île-de-France

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour la Région Bourgogne - Franche-Comté

**Jérôme Durain**

Président du conseil régional de Bourgogne **–** Franche-Comté

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour la Région Centre-Val de Loire

**François BONNEAU**

Président du conseil régional de Centre – Val de Loire

La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée par Île-de-France Mobilités le _____.

Pour SNCF Réseau

**Anne BOSCHE-LENOIR**

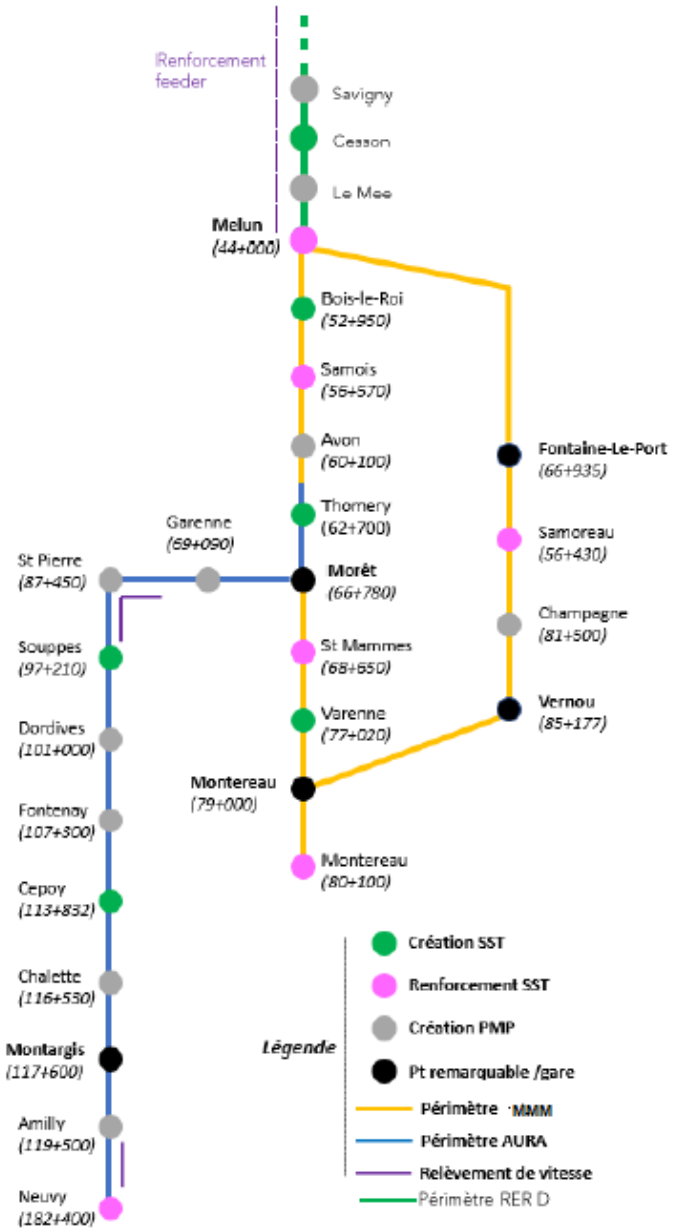
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau

# ANNEXE 1

## Calendrier prévisionnel

### A - Programme de l'opération Melun-Moret-Montereau (MMM)

Le programme de renforcement des IFTE est présenté par tronçon du réseau ferré sur le schéma ci-dessous.



Sur le périmètre 1 :

Le programme de l'Opération pour le périmètre 1 prévoit la création d'une sous-station à Bois-le-Roi (7,3MW) le renforcement de la sous-station de Samois pour porter la puissance à 7,3MW et la création d'un poste de mise en parallèle (PMP) à Avon.

L'ordonnancement général des mises en service des IFTE prévoit à ce stade l'ordre suivant de mise en service pour ce périmètre : SST Samois, SST Bois-le-Roi et PMP Avon.

Sur le périmètre 2 :

Le programme de l'Opération pour le périmètre 2 prévoit à la fois des renforcements d'IFTE et des adaptations en gare de Montereau et de Fontaine-le-Port ;

Le programme d'IFTE comprend la création d'une sous-station à Varennes (7,3MW) le renforcement des sous-stations de Montereau, Saint-Mammès et Samoreau et la création d'un poste de mise en parallèle (PMP) à Champagne-sur-Seine.

Sur le périmètre 3 :

Le programme de l'opération prévoit l'adaptation des pancartes entre Montereau et Laroches-Migennes suite à l'évolution de desserte des TER de la région BFC.

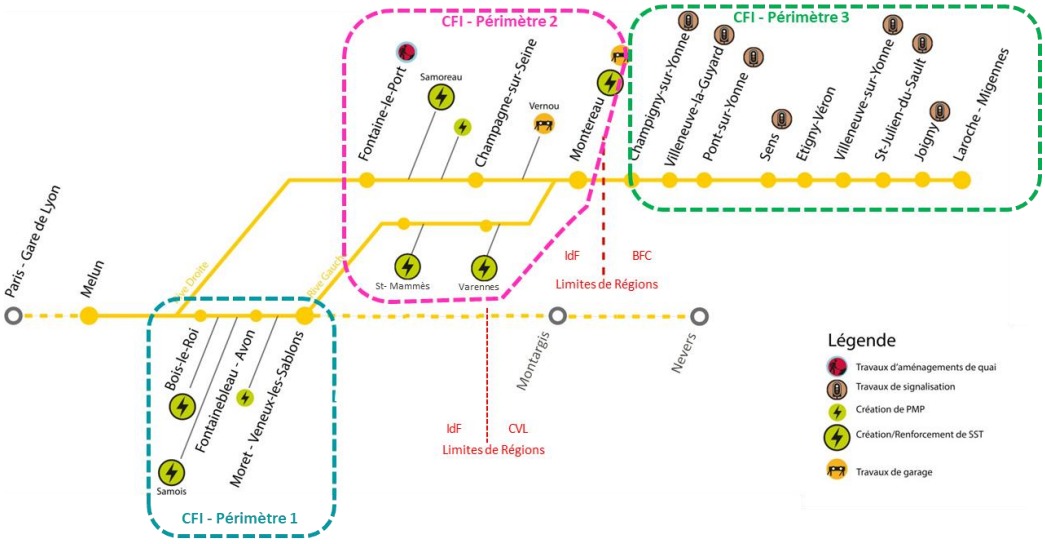
Le dossier d'avant-projet/projet (APO) a été expertisé par Ile de France Mobilités pour approuver le montant de référence de :

- Le périmètre 1 :
  - Renforcement de la sous-station (SST) de Samois
  - Création du poste de mise en parallèle de Avon
  - Renforcement du retour courant-traction associé,
- Le périmètre 2 :
  - Renforcement de la sous-station (SST) de Saint-Mammès
  - Renforcement de la sous-station (SST) de Montereau
  - Renforcement de la sous-station (SST) de Samoreau
  - Création du poste de mise en parallèle de Champagne
  - Allongement des quais en gare de Fontaine-le-Port
  - Renforcement du retour courant-traction associé

Une seconde expertise sera à mener par Île-de-France Mobilités sur le dossier d'avant-projet/projet (APO) pour approuver le montant de référence de :

- Le périmètre 1 :
  - Création de la sous-station (SST) de Bois-le-Roi
- Le périmètre 2 :
  - Création de la sous-station (SST) de Varennes
  - L'accroissement de garage sur le faisceau de remisage de Montereau

Les interventions prévues sur le réseau dans le cadre de l'Opération sont schématisées comme suit par périmètre.




Sur l'ensemble des travaux de ces périmètres, des bus pour substituer les interruptions de circulations de la ligne R sera mis en place. Ils sont estimés sur dires d'expert, en retour d'expérience de la Direction Exploitation Transilien de SNCF Voyageurs. Des éléments pourraient modifier cette estimation (liste non exhaustive) :

• La stabilisation du besoin capacitaire dans le temps, au regard de la possibilité de pouvoir ajuster le coût de l'appel d'offre Bus

• La réalisation d'autres chantiers sur la zone (ou la Ligne/Axe) concernée qui pourraient impacter les organisations des substitutions routières prévues (et leurs coûts par conséquent),

• La programmation de travaux hors normes en Ile de France sur la même période qui pourraient « consommer » de la ressource bus et ne permettrait pas de répondre favorablement à tous les dossiers,

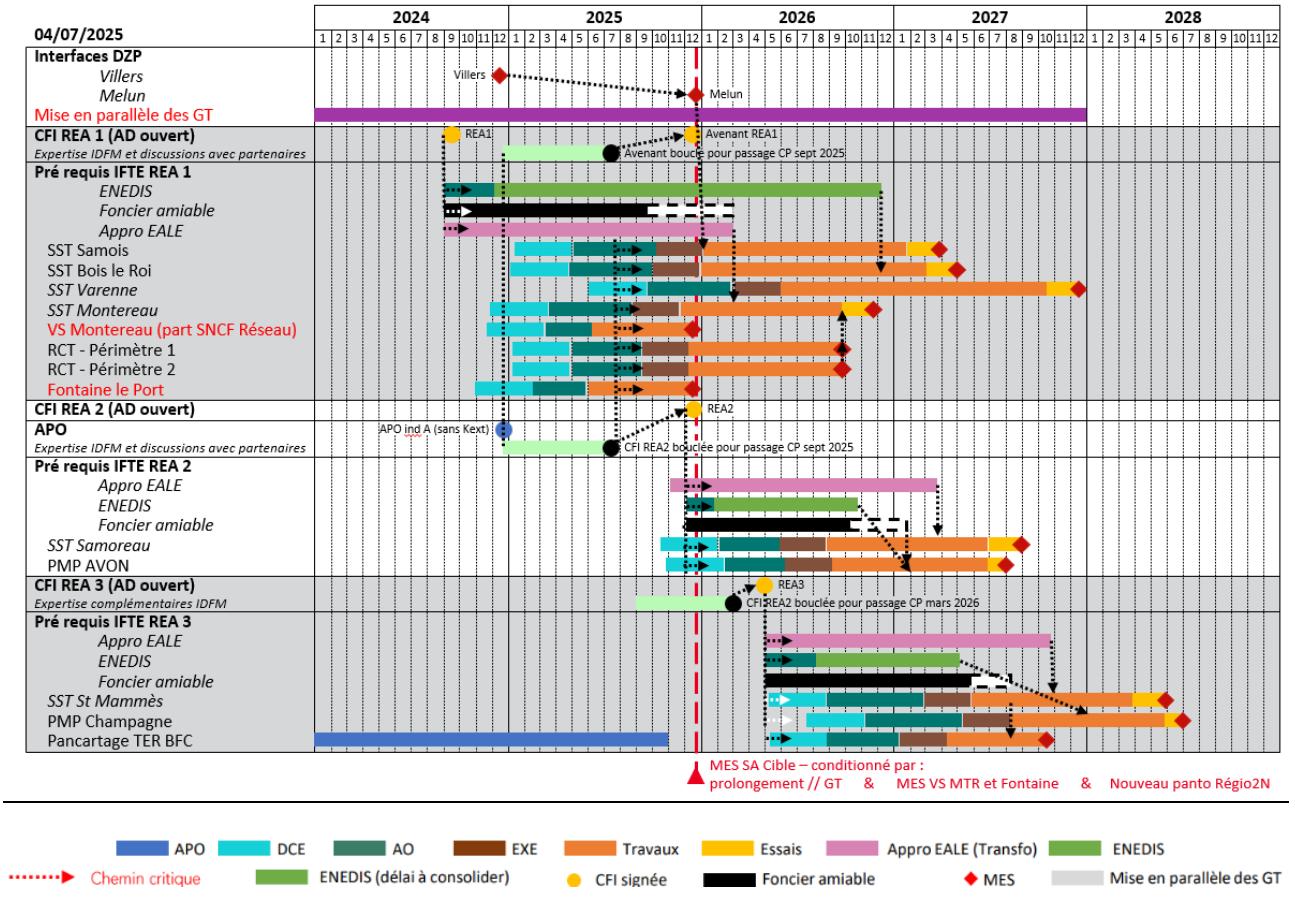
• L'état du marché bus lors de la contractualisation.

| | Bloc Fonctionnel 1 | ENEDIS | APPROEALE | FONCIER Accès | DCE | BUS | TRAVAUX | BUS 2025 | BUS 2026 | BUS 2027 | BUS 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *Périmètre 1* | | | | | | | | | | |
| | *Renforcement SST Samois* | | REA 1 | | REA 1 | Voir détail ci-contre | REA 1 | | REA 2 | REA 2 | |
| | *PMP Avon, pk 60.100* | REA 2 | REA 2 | REA 1 | REA 2 | | REA 2 | | REA 2 | REA 2 | |
| | *Création SST Bois le Roi* | REA 1 | REA 1 | REA 1 | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | REA 2 | |
| | RCT ligne | | | | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | | |
| 2 | | | | | | | | | | | |
| | *Renforcement SST Montereau* | | REA 1 | | REA 1 | Voir détail ci-contre | REA 1 | REA 1 | REA 2 | | |
| | *Création SST Varennes* | REA 1 | REA 1 | REA 1 | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | REA 2 | REA 3 |
| | RCT ligne | | | | REA 1 | | REA 1 | | REA 2 | | |
| | *Renforcement SST Samoreau* | | REA 2 | | REA 2 | | REA 2 | | REA 2 | REA 2 | |
| | *Renforcement SST St Mammès* | | REA 3 | | REA 3 | | REA 3 | | | REA 2 | REA 3 |
| | *PMP Champagne, pk 81,500* | REA 3 | REA 3 | REA 2 | REA 3 | | REA 3 | | | REA 2 | REA 3 |
| | | | | | | | | | | | |
| | *VS Montereau (part SNCF Réseau)* | | | | REA 1 | Voir détail ci-contre | REA 1 | REA 1 | | | |
| | *Fontaine le Port (part SNCF G&C)* | | | | REA 1 | | REA 1 | REA 1 | | | |
| 3 | ***Périmètre 3*** : pancartage *BFC* | | | | REA 3 | | REA 3 | | | | |

## B– Calendrier prévisionnel de réalisation

Le projet de renforcement des IFTE sur les tronçons Melun-Moret, Moret-Montereau et Melun-Montereau par la rive droite de la Seine (MMM) est imbriqué avec le projet de renforcement des IFTE prévu par le programme de modernisation de la ligne Paris-Clermont.

Le calendrier prévisionnel détaillé par périmètre est présenté ci-après







En synthèse, Le calendrier prévisionnel des mises en service est le suivant :

- Voies de service de Montereau : décembre 2025

- Adaptation des quais en gare de Fontaine-le-Port : décembre 2025

- Adaptations EALE / IFTE : réparties entre le service annuel 2027 et le service annuel 2029.

Note :

La mise en exploitation de l'offre du SA cible 2026 est envisagée à titre exceptionnel et provisoire - en relevant la puissance électrique fournie sur ces lignes le temps que les travaux de renforcement des IFTE soient menés à bien. Ce relèvement de puissance est réalisé, en mettant en service le système de secours en parallèle du

système normal. Ce dispositif transitoire initialement prévus pour une période de deux ans (SA 2024 et 2025), sera à reconduire sous conditions.

La mise en œuvre de ce dispositif transitoire présente une faiblesse évidente pour le Gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau, faiblesse qui ne peut être que temporaire compte tenu du risque d'interruption des circulations pour un temps indéterminé en cas d'arrachement de caténaire (usure prématurée déjà constatée) ou de disjonction du système d'alimentation, l'alimentation n'ayant alors plus de secours.

SNCF Réseau n'exclut pas d'être contraint de revoir à tout moment le plan de transport adopté en cas de dégradation accélérée constatée ou subie des composants du système d'alimentation électrique due à l'organisation de cette phase transitoire (réduction du nombre de circulations, allègement de la composition des trains, allongement des temps de parcours, …).

## ANNEXE 2

### Organigramme nominatif

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

**MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF Réseau**

- Julien LEVEQUE, Directeur de l'Agence du Nouveau Matériel Roulant.

# ANNEXE 3

## Échéancier prévisionnel des appels de fonds

### 1. PERIMETRE 1 (BENEFICIAIRE : SNCF RÉSEAU)

#### *1.1 APPELS DE FONDS SUR LES TRAVAUX*

| Périmètre 1<br><br>REA 2 - Hors transport de substitution<br>Appels de fonds auprès de SNCF Réseau | 2026<br><br>28,00 % | 2027<br><br>35% | 2028<br><br>21% | 2029<br><br>16% | Total<br><br>100% |
|---|---|---|---|---|---|
| État en IDF | 327 507,12 € | 409 383,89 € | 245 630,34 € | 187 146,92 € | **1 169 668,27 €** |
| État en IDF | 45 104,91 € | 56 381,14 € | 33 828,69 € | 25 774,24 € | **161 088,98 €** |
| ***Sous-total CPER IDF*** | ***372 612,03 €*** | ***465 765,04 €*** | ***279 459,02 €*** | ***212 921,16 €*** | ***1 330 757,25 €*** |
| État en BFC | 49 681,60 € | 62 102,01 € | 37 261,20 € | 28 389,49 € | **177 434,30 €** |
| Région BFC | 24 840,80 € | 31 051,00 € | 18 630,60 € | 14 194,74 € | **88 717,15 €** |
| ***Sous-total CPER BFC*** | ***74 522,41 €*** | ***93 153,01 €*** | ***55 891,80 €*** | ***42 584,23 €*** | ***266 151,45 €*** |
| État en CVL | 24 840,80 € | 31 051,00 € | 18 630,60 € | 14 194,74 € | **88 717,15 €** |
| Région CVL | 24 840,80 € | 31 051,00 € | 18 630,60 € | 14 194,74 € | **88 717,15 €** |
| ***Sous-total CPER CVL*** | ***49 681,60 €*** | ***62 102,01 €*** | ***37 261,20 €*** | ***28 389,49 €*** | ***177 434,30 €*** |
| **Total**<br><br>**(€ courants)** | **496 816,04 €** | **621 020,05 €** | **372 612,03 €** | **283 894,88 €** | **1 774 343,00 €** |

#### *1.2 APPELS DE FONDS SUR LES BUS DE SUBSTITUTION*

| **Périmètre 1 : BUS**<br><br>**Appels de fonds**<br><br>**SNCF Réseau** | **2027** | **2028** | **Total** |
|---|---|---|---|
| | 59,18 % | 40,82 % | **100,00 %** |
| **État en IDF** | 642 101 € | 442 934 € | **1 085 035 €** |

## 2. PERIMETRE 2 (BENEFICIAIRE : SNCF RÉSEAU)

### *2.1 APPELS DE FONDS SUR LES TRAVAUX*

| ***Appels de fonds auprès de SNCF Réseau REA 2 – Hors Transport de substitution*** | ***2026*** | ***2027*** | ***2028*** | ***2029*** | ***Total*** |
|---|---|---|---|---|---|
| | ***28,00 %*** | ***35%*** | ***21%*** | ***16%*** | ***100%*** |
| *État en IDF* | 974 563,61 € | 1 218 204,52 € | 730 922,71 € | 556 893,49 € | **3 480 584,33 €** |
| *Région IDF* | 2 777 098,99 € | 3 471 373,73 € | 2 082 824,24 € | 1 586 913,71 € | **9 918 210,67 €** |
| ***Total (€ courants)*** | ***3 751 662,87 €*** | ***4 689 578,59 €*** | ***2 813 747,16 €*** | ***2 143 807,36 €*** | ***13 398 795,00 €*** |

### *2.2 APPELS DE FONDS SUR LES BUS DE SUBSTITUTION*

| **Périmètre 2 : BUS Appels de fonds SNCF Réseau** | **2027** | **2028** | **Total** |
|---|---|---|---|
| | 42,98 % | 57,02 % | **100,00 %** |
| **État en IDF** | 608 415,00 € | 807 145,00 € | **1 415 560,00 €** |