DÉLIBÉRATION N°CP 2025-280
DU 20 NOVEMBRE 2025

SOUTIEN À DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE PÔLES

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

VU le code des transports ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement ;

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

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

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

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

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

VU la délibération n° CR 2025-028 du 24 septembre 2025 relative au Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;

VU le budget de la région Île-de-France pour 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 2025-280 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer au financement du projet de prolongement du T1 vers Nanterre et Rueil-Malmaison détaillé dans les fiches projets jointes en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum de **18 130 000 €.**

Subordonne le versement de ces subventions à la signature de la convention jointe en

annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **18 130 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-008 « Liaisons tramways », Action 582008017 « Liaisons tramways », du budget 2025 ;

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7106 « Nouveaux prolongements de lignes »
- Opération 710602 « T1 à l'Ouest Colombes et Rueil »

Article 2 :

Décide de participer au financement des études de niveau AVP et des études de circulation du Pôle de Noisy-le-Sec détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de trois subventions d'un montant total maximum de **1 112 491 €.**

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **1 112 491 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711008 « Pôle de Noisy-le-Sec »

Article 3 :

Décide de participer au financement de la poursuite des études du Pôle de Val-de-Fontenay détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **560 000 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **560 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

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

- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711001 « Pôle de Val de Fontenay »

Article 4 :

Décide de participer au financement de la phase REA 1 des travaux du prolongement du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **53 144 339,05 €**

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **53 144 339,05 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 822 « Transports ferroviaires » - programme RE 822-008 « Liaisons tramways » action 582008017 « Liaisons tramways » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7106 « Nouveaux prolongements de lignes »
- Opération 710603 « T7 au Sud Juvisy »

Article 5 :

Décide de participer au financement des travaux du Pôle d'échange de Melun détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **15 923 808 €.**

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **15 923 808 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711002 « Pôle de Melun »

Article 6 :

Décide de participer au financement des études du Pôle d'échange de Melun détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **1 703 692 €.**

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 7 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **1 703 692 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

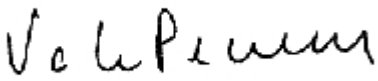
Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711002 « Pôle de Melun »

Article 7 :

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

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



VALÉRIE PÉCRESSE

Acte rendu exécutoire le 20 novembre 2025, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 20 novembre 2025 (référence technique : 075-237500079-20251120-lmc1244477-DE-1-1) et affichage ou notification le 20 novembre 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 projet

Commission permanente du 20 novembre 2025 - CP2025-280

DOSSIER N° 25003279 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 VERS NANTERRE ET RUEIL-MALMAISON - PRO/TP/AF - CD92 (92)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-822-204133-582008-200
Action : 582008017- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	13 000 000,00 € HT	49,00 %	6 370 000,00 €
	Montant total de la subvention		6 370 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE
Adresse administrative : 57 RUE DES LONGUES RAIES
92000 NANTERRE
Statut Juridique : Département
Représentant : Monsieur Georges SIFFREDI, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031
Démarrage anticipé de projet : Non

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

Le tracé du prolongement du T1 vers Nanterre et Rueil-Malmaison s'étend sur 8 kilomètres environ et dessert les trois communes de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison.

Le prolongement du T1 à Nanterre Rueil-Malmaison a été déclaré d'utilité publique le 8 octobre 2020.

La convention associée à cette subvention permet de couvrir les études PRO, des acquisitions foncières et les premiers travaux préparatoires portés par le département des Hauts-de-Seine et nécessaires à l'insertion urbaine du prolongement du tramway T1. L'insertion urbaine comprend le dévoiement des réseaux, les aménagements réalisés à l'extérieur de la plateforme tramway (piste cyclable, arbres, voirie, revêtement) et la signalisation lumineuse de trafic.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est financé dans le cadre du CPER 2021-2027, au titre du volet "mobilités" 2023-2027 adopté par la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024, avec les clefs de répartition suivantes :

- 21 % pour l'Etat,
- 49% pour la Région,
- 30% pour le Département des Hauts-de-Seine.

Coût du projet : 13 000 000 € HT
Taux de subvention : 49%
Montant de la subvention : 6 370 000 €.

Localisation géographique :

- COLOMBES
- NANTERRE
- RUEIL-MALMAISON

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes PRO	4 000 000,00	30,77%
Travaux préparatoires	2 000 000,00	15,38%
Acquisitions foncières	7 000 000,00	53,85%
Total	13 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	6 370 000,00	49,00%
Subvention État (sollicitée)	2 730 000,00	21,00%
Subvention Département (sollicitée)	3 900 000,00	30,00%
Total	13 000 000,00	100,00%

Commission permanente du 20 novembre 2025 - CP2025-280

DOSSIER N° 25003278 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 VERS NANTERRE ET RUEIL-MALMAISON - PRO/TP/AF - IDFM (92)

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-822-2041783-582008-200
Action : 582008017- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	24 000 000,00 € HT	49,00 %	11 760 000,00 €
	Montant total de la subvention		11 760 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

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

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2025 - 31 décembre 2031
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Cette subvention inclut la poursuite d'études AVP complémentaires menées depuis janvier 2025, permettant la fiabilisation des études AVP initiales déjà financées par la Région.

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

Le tracé du prolongement du T1 vers Nanterre et Rueil-Malmaison s'étend sur 8 kilomètres environ et dessert les trois communes de Colombes, Nanterre et Rueil-Malmaison.

Le prolongement du T1 à Nanterre Rueil-Malmaison a été déclaré d'utilité publique le 8 octobre 2020.

La convention associée à cette subvention permet de couvrir les études Systèmes, les études PRO et les premiers travaux préparatoires portés par IDFM et nécessaires au système de transport. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO, système d'exploitation), les locaux techniques, le site de maintenance et de remisage et le matériel roulant.
Cette convention permet également de couvrir une partie des acquisitions foncières liés au Site de Maintenance et de Remisage, ainsi que des compléments d'études AVP nécessaires à la transition vers les études PRO.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est financé dans le cadre du CPER 2021-2027, au titre du volet "mobilités" 2023-2027 adopté par la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024, avec les clefs de répartition suivantes :
- 21 % pour l'Etat,
- 49% pour la Région,
- 30% pour le Département des Hauts-de-Seine.

Coût du projet : 24 000 000 € HT
Taux de subvention : 49%
Montant de la subvention : 11 760 000 €.

Localisation géographique :
- COLOMBES
- NANTERRE
- RUEIL-MALMAISON

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes Systèmes	3 000 000,00	12,50%
Travaux préparatoires	1 000 000,00	4,17%
Acquisitions foncières	4 000 000,00	16,67%
Etudes complémentaires AVP	4 000 000,00	16,67%
Etudes PRO	12 000 000,00	50,00%
Total	24 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	11 760 000,00	49,00%
Subvention État (sollicitée)	5 040 000,00	21,00%
Subvention Département (sollicitée)	7 200 000,00	30,00%
Total	24 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004365 - TRAMWAY T7 ATHIS-MONS - JUVISY-SUR-ORGE - REA1

Dispositif : Opérations d'infrastructure de transports en commun (n° 00000423)
Imputation budgétaire : 908-822-2041783-582008-200
Action : 582008017- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	108 457 834,79 € HT	49,00 %	53 144 339,05 €
	Montant total de la subvention		53 144 339,05 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

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

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 8 octobre 2015 - 31 décembre 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Il s'agit de la poursuite de l'opération et des travaux engagés par délibération n° CP2015-729 du 8 octobre 2015 relative au financement des Etudes Projet (PRO), mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT), acquisitions foncières complémentaires et premiers travaux.

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

La seconde phase du tramway T7, située en totalité sur le département de l'Essonne (91), consiste en une extension de la ligne entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge. Ce projet permet de relier le terminus provisoire d'Athis-Mons Porte de l'Essonne à la gare RER de Juvisy-sur-Orge en traversant trois communes : Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge.
Avec 6 nouvelles stations, le tracé de 3,7 km dessert les quartiers bordant la RN7 au sud d'Orly ainsi que le centre-ville de Juvisy-sur-Orge.

Les éléments couverts par la convention associée à cette subvention ont pour objet de permettre la réalisation d'une partie des travaux nécessaires à la réalisation du projet de tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge, sur le périmètre de maitrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est financé dans le cadre du CPER 2021-2027, au titre du volet "mobilités" 2023-2027 adopté par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024, avec les clefs de répartition suivantes :

- 36% pour l'État,
- 49% pour la Région,
- 15% pour le Département de l'Essonne.

Coût du projet : 108 457 834,79 € HT
Taux de subvention : 49%
Montant de la subvention : 53 144 339,05 €.

Localisation géographique :

- ATHIS-MONS
- JUVISY-SUR-ORGE
- PARAY-VIEILLE-POSTE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	108 457 834,79	100,00%
Total	108 457 834,79	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	39 044 820,52	36,00%
Subvention Région (sollicitée)	53 144 339,05	49,00%
Subvention Département (sollicitée)	16 268 675,22	15,00%
Total	108 457 834,79	100,00%

DOSSIER N° 25003282 - PÔLE DE NOISY-LE-SEC - AVP & ETUDE DE CIRCULATION - CD93 (93)

Dispositif : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-852-204131-585002-200
Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	30 000,00 € HT	35,00 %	10 500,00 €
	Montant total de la subvention		10 500,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : DEPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS
Adresse administrative : 3 ESP JEAN MOULIN
93000 BOBIGNY
Statut Juridique : Département
Représentant : Monsieur Stéphane TROUSSEL, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 30 juin 2027
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
La subvention vise à financer les études d'avant-projet (AVP) et de circulation du pôle de Noisy-le-Sec.

Le périmètre, le montant et les clefs de répartition de la convention d'un montant total de 3 178 546 € courants HT ont été validés en comité des financeurs du 27 juin 2025.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024.
Il est financé par :
- Etat à 15 %
- Région à 35 %
- les maîtres d'ouvrage (CD93, Noisy-le-Sec et SNCF G&C) à 25 %
- Noisy-le-Sec à 25 %.

Coût du projet : 30 000 € HT
Taux de subvention : 35%
Montant de la subvention : 10 500 €.

Localisation géographique :

- NOISY-LE-SEC

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Pôles

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	30 000,00	100,00%
Total	30 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	10 500,00	35,00%
Subvention État (sollicitée)	4 500,00	15,00%
Subvention Noisy-le-Sec (sollicitée)	10 000,00	33,33%
Subvention SNCF G&C (sollicitée)	2 500,00	8,33%
Fonds propres	2 500,00	8,33%
Total	30 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25003283 - PÔLE DE NOISY-LE-SEC - AVP & ETUDE DE CIRCULATION - NOISY-LE-SEC (93)

Dispositif : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-852-2041413-585002-200
Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	148 546,00 € HT	35,00 %	51 991,00 €
	Montant total de la subvention		51 991,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : COMMUNE DE NOISY-LE-SEC
Adresse administrative : 1 PLACE DU MARECHAL-FOCH
93130 NOISY LE SEC
Statut Juridique : Commune
Représentant : Monsieur Olivier SARRABEYROUSE, Maire

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 30 juin 2027
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
La subvention vise à financer les études d'avant-projet (AVP) et de circulation du pôle de Noisy-le-Sec.

Le périmètre, le montant et les clefs de répartition de la convention d'un montant total de 3 178 146 € courants HT ont été validés en comité des financeurs du 27 juin 2025.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024.
Il est financé par :
- Etat à 15 %
- Région à 35 %
- les maîtres d'ouvrage (CD93, Noisy-le-Sec et SNCF G&C) à 25 %
- Noisy-le-Sec à 25 %.

Coût du projet : 148 546 € HT
Taux de subvention : 35%
Montant de la subvention : 51 991 €.

Localisation géographique :

- NOISY-LE-SEC

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Pôles

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	148 546,00	100,00%
Total	148 546,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	51 991,00	35,00%
Subvention État (sollicitée)	22 282,00	15,00%
Subvention CD93 (sollicitée)	12 379,00	8,33%
Subvention SNCF G&C (sollicitée)	12 379,00	8,33%
Fonds propres	49 515,00	33,33%
Total	148 546,00	100,00%

Commission permanente du 20 novembre 2025 - CP2025-280

DOSSIER N° 25003286 - PÔLE DE NOISY-LE-SEC - AVP & ETUDE DE CIRCULATION - SNCF G&C (93)

Dispositif : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-852-2041711-585002-200
Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	3 000 000,00 € HT	35,00 %	1 050 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 050 000,00 €

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

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 30 juin 2027
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
La subvention vise à financer les études d'avant-projet (AVP) et de circulation du pôle de Noisy-le-Sec.

Le périmètre, le montant et les clefs de répartition de la convention d'un montant total de 3 178 546 € courants HT ont été validés en comité des financeurs du 27 juin 2025.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024.
Il est financé par :
- Etat à 15 %
- Région à 35 %
- les maîtres d'ouvrage (CD93, Noisy-le-Sec et SNCF G&C) à 25 %
- Noisy-le-Sec à 25 %.

Coût du projet : 3 000 000 € HT
Taux de subvention : 35%
Montant de la subvention : 1 050 000 €.

Localisation géographique :

- NOISY-LE-SEC

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Pôles

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	3 000 000,00	100,00%
Total	3 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	1 050 000,00	35,00%
Subvention État (sollicitée)	450 000,00	15,00%
Subvention CD93 (sollicitée)	250 000,00	8,33%
Subvention Noisy (sollicitée)	1 000 000,00	33,33%
Fonds propres	250 000,00	8,33%
Total	3 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 25004362 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN - REA 2 PERIMETRE FERROVIAIRE - SNCF GARES & CONNEXIONS (77)

Dispositif : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-852-2041713-585002-200
Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	41 525 712,00 € HT	38,35 %	15 923 808,00 €
	Montant total de la subvention		15 923 808,00 €

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

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2031
Démarrage anticipé de projet : Non

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

La gare de Melun a vu passer 15,7 millions de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans), soit en moyenne 47 400 voyageurs par jour (montées et descentes cumulées). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec, notamment, une estimation de +31% de montants en direction de Paris.
La gare ferroviaire est actuellement non accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, SNCF Gares & Connexions a développé un programme de mise en accessibilité. Ce programme comprend en particulier la création d'un nouveau passage souterrain accessible depuis les deux parvis et intégrant un lien ville-ville, un rehaussement total ou partiel des quais, une rénovation du passage souterrain SNCF existant, un remplacement des lignes de contrôle automatique de billets par un système plus capacitaire, des dispositifs pour les mal-voyants et autres handicaps, ainsi qu'un renouvellement du mobilier urbain.

Le nouveau passage souterrain débouchera au rez-de-chaussée sur un nouvel ouvrage de liaison surplombant la sortie nord du passage souterrain, dit « sortie nord », qui abritera un parking vélos Île-de-France Mobilités, quelques commerces et activités ayant pour vocation de participer à la dynamisation de la vie de quartier.

Détail du calcul de la subvention :
Le projet est financé dans le cadre du CPER 2021-2027, au titre du volet "mobilités" 2023-2027 adopté par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024, avec les clefs de répartition suivantes :
- l'Etat à 11,25 %
- la Région à 38,35 %
- le Département de Seine-et-Marne à 0,22 %
- la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine à 0,41 %
- Ile-de-France Mobilités à 24,97 %
- SNCF Gares & Connexions à 24,8 %.

Le montant total de la convention est de 41 525 712 €.

Par conséquent, en application du taux de 38,35 %, la subvention régionale attribuée à la SNCF Gares & Connexions est d'un montant de 15 923 808 €.

Localisation géographique :
- MELUN

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Pôles

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

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

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	41 525 712,00	100,00%
Total	41 525 712,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	15 923 808,00	38,35%
Subvention État (sollicitée)	4 673 357,00	11,25%
Subvention Département (sollicitée)	90 987,00	0,22%
Subvention EPCI (sollicitée)	168 977,00	0,41%
Subvention IDFM (sollicitée)	10 370 001,00	24,97%
Fonds propres	10 298 582,00	24,80%
Total	41 525 712,00	100,00%

DOSSIER N° 25004363 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN - AVENANT N°1 REA 1 DU PERIMETRE FERROVIAIRE ET PRO-DCE / REA 1 DU PERIMETRE INTERMODAL - SNCF GARES & CONNEXIONS (77)

Dispositif : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-852-2041713-585002-200
Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	3 777 588,00 € HT	45,10 %	1 703 692,00 €
	Montant total de la subvention		1 703 692,00 €

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

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2029
Démarrage anticipé de projet : Non

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

La gare de Melun a vu passer 15,8 millions de voyageurs par an (donnée 2019 ; +6% en 4 ans) soit en moyenne 45 000 voyageurs par jour (montées et descentes). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.
Le projet consiste à moderniser le Pôles d'Echange Multimodal (PEM) de Melun notamment par sa mise en accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l'amélioration et le remodelage des flux voyageurs, des bâtiments voyageurs, des gares routières et des quais ferroviaires.

L'Avant-Projet du PEM de Melun a été approuvé par Île-de-France Mobilités le 28 juin 2023 pour un coût d'objectif global de 196,4M€ HT aux conditions économiques de janvier 2023.

Cet avenant se rattache à la convention REA 1 du périmètre ferroviaire et PRO-DCE / REA 1 du périmètre intermodal urbain.

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 les années 2024 à 2027 est estimé à 7 745 079 € courants. Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente subvention par un décroissement financier entre la RIF et les autres financeurs. Les financeurs hors RIF portent les frais bus qui relèvent, pour la DRFIP, d'une dépense de fonctionnement. En contrepartie, la RIF porte l'équivalent dans sa part travaux, relevant d'une dépense d'investissement. L'équilibre des clés initiales est vérifié en fin d'opération sur la base des dépenses réelles.

Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2021-2027, au titre du volet "mobilités" 2023-2027 adopté par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024, avec les clefs de répartition suivantes :
- l'Etat à 16,10 %,
- la Région à 45,10 %,
- le Département de Seine-et-Marne à 1,49 %,
- la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine à 2,77 %,
- Île-de-France Mobilités à 15,14 %,
- la SNCF Gares & Connexions à 19,40%.

Le montant de l'avenant s'élève à 3 777 588 € soit une participation régionale de 1 703 692 €.

Localisation géographique :

- MELUN

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Pôles

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

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

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	3 777 588,00	100,00%
Total	3 777 588,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	1 703 692,00	45,10%
Subvention État (sollicitée)	608 192,00	16,10%
Subvention Département (sollicitée)	56 286,00	1,49%
Subvention Intercommunalité EPCI (sollicitée)	104 639,00	2,77%
Subvention IDFM (sollicitée)	571 927,00	15,14%
Fonds propres	732 852,00	19,40%
Total	3 777 588,00	100,00%

DOSSIER N° 25004415 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE VAL-DE-FONTENAY - POURSUITE DES ETUDES D'INTERFACE ET DE REALISATION DES ESPACES PUBLICS - MAB SPL (94)

Dispositif : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-852-20423-585002-200
Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - pôles intermodaux	1 600 000,00 € HT	35,00 %	560 000,00 €
		Montant total de la subvention	560 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : MARNE AU BOIS AMENAGEMENT SPL
Adresse administrative : 9 ET 11 AVENUE DU VAL DE FONTENAY
94120 FONTENAY SOUS BOIS
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur FRANCOIS BOURVIC, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2029
Démarrage anticipé de projet : Non

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

Le coût d'objectif du Projet de Pôle, défini au niveau de l'avant-projet de synthèse et validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023, est de 330,40 M€ HT aux conditions économiques de décembre 2022.

Situé à Fontenay-sous-Bois, à l'intersection de la branche Marne-la-Vallée du RER A et de la ligne Tournan – Haussmann St-Lazare du RER E, le pôle de Val-de-Fontenay est le premier pôle d'échanges multimodal de l'Est francilien avec une fréquentation de 115 000 voyageurs par jour.

Les deux infrastructures ferroviaires sont superposées et se croisent perpendiculairement. Cette situation permet une correspondance efficace entre les deux lignes de RER. Cependant, l'absence d'accès dédié aux quais du RER E conduit à une saturation des circulations de correspondance et des trémies d'accès aux heures de pointe. De plus le RER E n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le réaménagement du pôle de Val-de-Fontenay poursuit ainsi quatre objectifs généraux:
- Réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
- Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les

collectivités ;
- Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs;
- Concevoir un projet phasé pour tenir compte de la multiplicité des projets de transport et urbains sur le secteur.

La présente affectation, au bénéfice de la SPL Marne-au-Bois, concerne la poursuite des études d'interfaces et de réalisation des espaces publics.

Détail du calcul de la subvention :

Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région 2021-2027 adopté par la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.
Il est financé par :
- Etat à 15%
- Région à 35%
- Marne-au-Bois SPL à 25% (part MOA)
- Bloc local: 25%

Localisation géographique :

- FONTENAY-SOUS-BOIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Pôles

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Poursuite des études d'interfaces	1 000 000,00	62,50%
Poursuite des missions transversales	350 000,00	21,88%
Frais pilotage MOA	150 000,00	9,38%
PAI	100 000,00	6,25%
Total	1 600 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	240 000,00	15,00%
Subvention Région (sollicitée)	560 000,00	35,00%
MAB SPL (fonds propres)	400 000,00	25,00%
Subvention Commune (sollicitée)	133 334,00	8,33%
Subvention Département (sollicitée)	133 333,00	8,33%
Subvention MGP (sollicitée)	133 333,00	8,33%
Total	1 600 000,00	100,00%

Annexe 2: Convention T1 Nanterre - Rueil-Malmaison

2025

T1 Nanterre — Rueil-Malmaison

Convention de financement relative aux études projet (PRO), aux premiers travaux préparatoires, aux acquisitions foncières et aux besoins complémentaires des études d'avant-projet (AVP) du prolongement du T1 Nanterre — Rueil-Malmaison

Convention n°25D34375

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

Région îledeFrance

hauts-de-seine
LE DÉPARTEMENT

îledeFrance mobilités

Table des matières

Table des matières 2
0. Préambule 6
0.1. Objectifs du Projet 6
0.2. Historique 6
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation 6
0.4. Caractéristiques principales du Projet 6
0.5. Coût d'objectif global du Projet 6
0.6. Modalités d'actualisation 7
0.7. Rappel des conventions de financement antérieures 7
1. Définitions 7
2. Objet de la convention 8
2.1. Périmètre de la convention 8
2.2. Délais de réalisation 9
3. Rôles et engagements des parties 10
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 10
3.2. La maîtrise d'ouvrage 10
3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage 10
3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage 10
3.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage 11
3.3. Les financeurs 12
3.3.1. Identification 12
3.3.2. Engagements 12
4. Modalités de financement et de paiement 13
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel 13
4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage 13
4.3. Plan de financement 14
4.4. Modalités de paiement 14
4.4.1. Échéancier des appels de fonds 14
4.4.2. Versement d'acomptes 14
4.4.3. Versement du solde 16
4.4.4. Paiement 17
4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation 17
4.5. Caducité des subventions 18
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région 18
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 pour l'État 18
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État 19
4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département des Hauts-de-Seine 19

4.6. Comptabilité des bénéficiaires 19
5. Gestion des écarts 19
5.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération 20
5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération 20
6. Modification de l'avant-projet 20
7. Modalités de contrôle 21
7.1. Par les financeurs 21
7.2. Par Île-de-France Mobilités 21
8. Modalités d'audit 21
9. Organisation et suivi de la convention 22
9.1. Le comité de pilotage 22
9.2. Le comité des financeurs 22
9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance 23
9.4. Suivi de la communication institutionnelle 23
10. Confidentialité 24
11. Bilan LOTI (art. L. 1511-6 du Code des transports) 24
12. Dispositions générales 24
12.1. Modification de la convention 24
12.2. Règlement des litiges 24
12.3. Résiliation de la convention 24
12.4. Date d'effet et durée de la convention 25
12.5. Date d'éligibilité des dépenses 25
ANNEXES 30
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€) 31
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations 32

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,

- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n°CP2025-280 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20/11/2025,

- **Le Département des Hauts-de-Seine,** ci-après désigné par « le Département », représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du /__/__/____,

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

En deuxième lieu,

- **Le Département des Hauts-de-Seine,** ci-après désigné par « le Département », représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du /__/__/____,

- **Île de France Mobilités**, Etablissement Public à Caractère Administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par son Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°_____ en date du __/__/____,

Ci-après désignés individuellement « le maitre d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou **« les bénéficiaires »,**

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

VU le code des transports ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'expropriation ;

VU le code de la commande publique

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

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

VU la convention de financement des phases d'études DOCP et Schéma de principe du T1 Nanterre Rueil, approuvée par délibération n°CP 13-552 du 11 juillet 2013 ;

VU la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue le 12 juin 2014 entre Île-de-France Mobilités et le Département des Hauts-de-Seine ;

VU la délibération du Conseil départemental des Hauts-de-Seine en date du 14/12/2018 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

VU l'arrêté n°2020-148 du 8 octobre 2020 portant Déclaration d'Utilité Publique du projet de prolongement du Tram 1 de Colombes vers Nanterre et Rueil-Malmaison ;

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

VU la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

VU la convention de financement relative aux études d'avant-projet et aux premières acquisitions foncières du T1 Nanterre Rueil, approuvée par délibération n°CP 2021-414 du 19 novembre 2021 ;

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

VU la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

VU la délibération n° CR 2025-028 du 24 septembre 2025 portant adoption du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;

VU la délibération n° CP 2025-280 du 20/11/2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du /__/__/____ approuvant la présente convention ;

VU la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° …… du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

0. Préambule

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

0.1. Objectifs du Projet

L'Opération a pour objectif la réalisation du prolongement du tramway T1 depuis Colombes vers les villes de Nanterre et Rueil-Malmaison.

0.2. Historique

Le tramway T1 relie actuellement Noisy-le-Sec à Asnières Quatre Routes.

Le SDRIF, adopté par le Conseil Régional du 18 octobre 2013, a réaffirmé la poursuite du développement des lignes de transport collectif en site propre sur voirie à l'échelle des bassins de vie avec notamment la réalisation d'un tramway en rocade desservant en particulier la boucle nord des Hauts-de-Seine.

Dans ce cadre, l'avenant au Contrat Particulier Région-Département des Hauts-de-Seine « 2009-2013 » (approuvé par le Conseil régional le 21 juin 2013 et par le Conseil général des Hauts-de-Seine le 21 juin 2013) a prévu le financement des études et des premiers travaux du prolongement du tramway T1 depuis Asnières jusqu'à Rueil-Malmaison.

La section Asnières – Bois Colombes – Colombes a fait l'objet d'une concertation en 2011 ; les travaux préparatoires ont commencé en 2019 et les travaux ont démarré en 2023.

La section entre Nanterre et Rueil a fait l'objet d'un DOCP approuvé en conseil d'Île-de-France Mobilités le 12/07/2016, puis d'un schéma de principe approuvé le 13 février 2019. L'enquête publique s'est déroulée du 18 septembre au 18 octobre 2019.

L'opération du T1 Nanterre Rueil a été déclarée d'utilité publique le 8 octobre 2020.

Le SDRIF-E, adopté par le Conseil Régional du 11 septembre 2024, entend poursuivre le développement des transports collectif en site propre structurants, dont le prolongement du T1 Nanterre-Rueil.

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

Le prolongement du tramway T1 de Nanterre à Rueil-Malmaison figure :

- dans le SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- dans le SDRIF-E approuvé par décret le 10 juin 2025,
- au plan des mobilités d'Île-de-France ;
- à l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 approuvé par délibération du conseil régional n°CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

0.4. Caractéristiques principales du Projet

Il s'agit d'une liaison en rocade qui empruntera notamment les routes Départementales 913, 131 et 986 sur une longueur de 7,5 km environ. Elle assurera le maillage avec le RER A et la ligne L du Transilien à Nanterre Université, ainsi qu'avec la ligne 15 du métro à la place de la Boule.

0.5. Coût d'objectif global du Projet

Le coût d'objectif du projet (hors matériel roulant) est estimé à 379,8 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2017, à l'issue des études de schéma de principe. A l'issue de l'expertise des études d'avant-projet, ce coût sera remplacé par le coût validé en conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

0.6. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier 2017. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus au 1er juillet 2025.

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

0.7. Rappel des conventions de financement antérieures

Le prolongement du T1 entre Nanterre et Rueil a fait l'objet de trois conventions antérieures :

- une convention de financement n°13DPI035, d'un montant total de 7 000 000 €, pour la réalisation des études relatives au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), à la concertation, au Schéma de Principe (SDP) et à l'Enquête Publique.
- une première convention de financement n°21D13005, notifiée le 13 juin 2022 et d'un montant total de 15 000 000 €, pour la réalisation des études d'avant-projet tous périmètres ainsi que les premières acquisitions foncières relatives au périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine. Les études d'avant-projet ont désormais largement avancé, et il s'avère qu'un complément de financement est nécessaire, à hauteur de 4 000 000 €, pour couvrir, par exemple, les indemnités de concours du SMR, les études et données d'entrée relatives aux ouvrages d'art du Pont de Rouen (sous maîtrise d'ouvrage SNCF)…
- une convention de financement n°23D25320, d'un montant total de 20 000 000 €, pour la réalisation d'acquisitions foncières relatives au périmètre de maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. Un besoin complémentaire est apparu après la mise à jour des estimations Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID).

Il est convenu ce qui suit :

1. Définitions

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

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

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

Un Projet comporte donc plusieurs Opérations.

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

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

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

« **Résultats des Études** » : désigne les études Projet (PRO) réalisées par le maître d'ouvrage.

2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des Études AVP et PRO, des travaux préparatoires, des acquisitions foncières du prolongement Tramway T1 Nanterre-Rueil ;

- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

« Tramway T1 Nanterre-Rueil – Convention des études PRO, des travaux préparatoires, des acquisitions foncières et des besoins complémentaires des études AVP ».

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur le financement des études Projet, des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des besoins complémentaires des études AVP du projet T1 Nanterre-Rueil.

Périmètre Île-de-France Mobilités :

- Frais de MOA et AMO, par exemple :
    - Recueils de données et études techniques (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.) ;
    - Mission de conduite d'opération sur le périmètre d'Île de France Mobilités et pour la coordination générale de l'opération ;
    - Agent foncier ;
    - Information de chantier ;
    - Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé ;
    - Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) générale et interchantier ;
    - Mission d'Expertise par un Organisme Qualifié Agréé (EOQA) ;
    - Mission Contrôleur Technique ;
    - Procédure d'Autorisation Environnementale Unique (loi sur l'eau, CNPN, défrichements) ;
    - Enquête parcellaire complémentaire ;
    - Etudes liées aux compensations foncières, forestières et écologiques ;
    - Expertise des études d'investissement, d'exploitabilité et de maintenabilité ;
    - Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification).
- Frais MOE :
    - Les études AVP et PRO du T1 Nanterre-Rueil et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA Île-de-France Mobilités ;
    - Les DCE et l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) du périmètre sous MOA Île-de-France Mobilités ;
    - La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires.
- Les acquisitions foncières (AF) :
    - Frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats …) ;
    - Frais d'acquisition ;
    - Frais d'indemnisation des propriétaires en cas d'expropriation ;
    - Frais de relogement ;
    - Les sécurisations et les frais de maintenance qui pourraient s'avérer nécessaires pour prévenir le risque d'occupations illégales ;
- Frais de travaux :
    - Les libérations d'emprises comme le défrichement et le débroussaillage ;
    - Les opérations permettant l'accès aux emprises pour la mise en œuvre de fouilles archéologiques ;

    - Les opérations de dépollutions de certains sols ;
    - Les opérations liées aux démolitions et aux purges, et le cas échéant de reconstitution des autres fonctionnalités qui pourraient être impactées (notamment les reconstitutions de clôtures, de jardins, de places de stationnement, protections acoustiques, etc.) ;
    - Les opérations de décaissement, de confortement (avec ouvrage d'art), préalables au démarrage des travaux sur les sites acquis.
- Frais de maitrise d'ouvrage, d'études, d'acquisition de données des maitres d'ouvrages SNCF et RATP (sous forme de convention de reversement).

Périmètre Département des Hauts-de-Seine :

- Frais de MOA et AMO, par exemple :
    - Recueils de données et études techniques (levés topographiques, données géotechniques, pollution des sols, diagnostics environnementaux, ouvrages d'art, structure, etc.) ;
    - Agent foncier ;
    - Information de chantier ;
    - Mission Coordination Sécurité et Protection de la Santé ;
    - Mission Ordonnancement Planification Coordination (OPC) interchantier ;
    - Mission Contrôleur Technique ;
    - Participation à la procédure d'Autorisation Environnementale Unique (loi sur l'eau, abattages …) ;
    - Diagnostic archéologique ;
    - Enquête parcellaire complémentaire ;
    - Participation aux études liées aux compensations foncières, forestières et écologiques ;
    - Passation des contrats de travaux (stratégie d'opération, DCE, consultations, analyse des offres, notification).
- Frais MOE :
    - Les études AVP et PRO du T1 Nanterre-Rueil et l'ensemble des missions complémentaires de MOE sous MOA du Département des Hauts-de-Seine ;
    - Les DCE et l'assistance pour la passation des marchés de travaux (AMT) du périmètre sous MOA du Département des Hauts-de-Seine ;
    - La maîtrise d'œuvre travaux pour les premiers travaux préparatoires.
- Les acquisitions foncières (AF) :
    - Frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats …) ;
    - Frais d'acquisition ;
    - Frais d'indemnisation des propriétaires en cas d'expropriation ;
    - Frais de relogement ;
    - Les sécurisations et les frais de maintenance qui pourraient s'avérer nécessaires pour prévenir le risque d'occupations illégales ;
- Frais de travaux :
    - Les libérations d'emprises comme le défrichement et le débroussaillage ;
    - Les opérations permettant l'accès aux emprises pour la mise en œuvre de fouilles archéologiques ;
    - Les opérations de dépollution de certains sols ;
    - Les opérations de confortement de certains sols ;
    - Les opérations liées aux démolitions et aux purges, et le cas échéant de reconstitution des autres fonctionnalités qui pourraient être impactées (notamment les reconstitutions de clôtures, de jardins, de places de stationnement, protections acoustiques, etc.) ;
    - Les opérations de décaissement, de confortement (avec ouvrage d'art), préalables au démarrage des travaux.

2.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les études, les acquisitions foncières et les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 60 mois à partir de la notification de la convention.

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

3. Rôles et engagements des parties

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles 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.

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage

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

Le département des Hauts-de-Seine et Île-de-France Mobilité sont désignés maîtres d'ouvrage du Projet dont le contenu est décrit à l'article 2 de la présente convention.

Île-de-France Mobilités assurera la maîtrise d'ouvrage des études AVP et PRO relatives au système de transport et certains ouvrages d'art. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO, système d'exploitation), les locaux techniques, le site de maintenance et de remisage et le matériel roulant. Île-de-France Mobilités réalise également les acquisitions foncières nécessaires pour la réalisation du site de maintenance et de remisage et des locaux techniques.

Le Département des Hauts-de-Seine, propriétaire des voiries départementales et gestionnaire de celles-ci, assurera la maîtrise d'ouvrage des études PRO relatives à l'insertion urbaine. L'insertion urbaine est l'aménagement réalisé à l'extérieur de la plateforme tramway comprise dans le GLO. Le Département réalise également les acquisitions foncières rendues nécessaires par l'opération, conformément à la Déclaration d'Utilité Publique du 8 octobre 2020.

Les modalités de coordination des maîtres d'ouvrages seront définies dans le cadre d'une convention spécifiques relative à la maîtrise d'ouvrage.

3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Île-de-France Mobilités est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** du Projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des Études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du Projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage du Projet ;

- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 9 de la convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant le Département des Hauts-de-Seine et Île-de-France Mobilités, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relatives aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du Projet.

L'Etat, la Région et Île-de-France Mobilités en sont tenus informés par transmission de la convention dès sa signature.

3.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- la réalisation des travaux préparatoires, des acquisitions foncières, des études AVP et PRO du périmètre conventionnel ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

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

3.2.3.1. 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 gaz à effet de serre (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, 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). »

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

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

Les financeurs sont :

- l'État (21 %) ;
- la région Île-de-France (49 %) ;
- le Département des Hauts-de-Seine (30 %).

3.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.

4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Comme indiqué à l'article 0.5, le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois l'AVP et le coût d'objectif approuvés par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement correspondant au coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention, évalué à **37 M € HT euros courants.**

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

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'acquisition foncière complémentaires, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

Tramway T1 Nanterre-Rueil – Etudes PRO, travaux préparatoires, acquisitions foncières et besoins complémentaires des études AVP		
Bénéficiaires	**Poste de dépenses**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
Département des Hauts-de-Seine	Etudes PRO	4 M€
	Acquisitions foncières	7 M€
	Travaux préparatoires	2 M€
	Sous Total CD92	**13 M€**
Île-de-France Mobilités	Etudes Systèmes RATP (expertise AVP et études PRO)	3 M€
	Etudes AVP (besoins complémentaires)	4 M€
	Acquisitions Foncières	4 M€
	Etudes PRO	12 M€
	Premiers travaux préparatoires	1 M€
	Sous Total IDFM	**24 M€**
TOTAL		**37 M€**

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

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

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants **T1 Nanterre-Rueil – Etudes PRO, travaux préparatoires, acquisitions foncières et besoins complémentaires des études AVP** **37 000 000,00 € HT courants** **Clés de financement**				
	Etat	**Région**	**Département des Hauts-de-Seine**	**Total**
Ile-de-France Mobilités	5 040 000 €	11 760 000 €	7 200 000€	24 000 000 €
	21%	49%	30%	100%
Département des Hauts-de-Seine	2 730 000€	6 370 000 €	3 900 000€	13 000 000 €
	21%	49%	30%	100%
TOTAL	7 770 000 €	18 130 000 €	11 100 000 €	37 000 000 €
	21%	49%	30%	100%

4.4. Modalités de paiement

4.4.1. Échéancier des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

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

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

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

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

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

La demande de versement des acomptes comprendra :

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

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

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

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :
Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :
• le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
• le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
• le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)
Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

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

4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du département des Hauts-de-Seine :

Les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds du Maître d'ouvrage, dans la mesure où ceux-ci ont été annoncés préalablement par le Maître d'ouvrage, tenant compte des étapes budgétaires du Département des Hauts-de-Seine.

La demande d'acompte comprendra :

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

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

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

- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.3 de la convention.

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

4.4.2.4. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80 % du montant de la subvention.
Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95 % de la participation régionale.

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

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

4.4.3. Versement du solde

4.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2 chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération.

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

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

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

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

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

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

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

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

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

4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département des Hauts-de-Seine

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

- des documents demandés pour le versement des acomptes comme indiqué à l'article 4.4.2.3. ;
- du procès-verbal de réception définitive des travaux sans réserve ;
- du dossier des ouvrages exécutés (D.O.E.) comprenant notamment le plan de récolement des travaux et le récolement géoréférencé des réseaux déplacés, créés ou abandonnés sur place dans le cadre des travaux, et les coordonnées du nom du prestataire certifié ayant effectué le relevé géoréférencé ;
- du dossier d'intervention ultérieure sur ouvrages (D.I.U.O.).

4.4.4. Paiement

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

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

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

4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- Département des Hauts-de-Seine sur le compte ouvert au nom Département des Hauts-de-Seine, dont le RIB est le suivant :

Code IBAN							Code BIC
FR30	3000	1009	36D9	2000	0000	003	BDFEFRPPCCT

- Île-de-France Mobilités sur le compte ouvert au nom Île-de-France Mobilités, dont le RIB est le suivant :

- **Île-de-France Mobilités**

Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

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

	Adresse de facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Département des Hauts-de-Seine	Direction des mobilités 92731 NANTERRE Cedex	PACT/DM/UAB shamadi@hauts-de-seine.fr
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements

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

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

4.5. Caducité des subventions

4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

L'Opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de Projet, celle-ci demeure donc valable jusqu'à l'achèvement de l'Opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais. Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'Opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 pour l'État

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la

caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

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

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

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

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

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

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

4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département des Hauts-de-Seine

Le financement du Département des Hauts-de-Seine devient caduc et est annulé si, à l'expiration d'un délai de quatre ans à compter du 1er janvier de l'année suivant la date de notification de la présente convention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte.

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

Un nouveau délai de quatre ans court à compter du 1er janvier de l'année suivant celle au cours de laquelle a eu lieu l'interruption.

À compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de la convention de financement. À l'issue de ce délai, si l'acompte de la subvention versé au bénéficiaire n'est pas totalement utilisé et justifié, le solde de cet acompte devra être remboursé au Département. Ce délai est prolongé d'un an, si le bénéficiaire apporte la preuve à l'administration départementale que l'Opération est toujours en cours d'exécution.

4.6. Comptabilité des bénéficiaires

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

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

5. Gestion des écarts

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

5.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération

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

5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par les maîtres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d' un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 9.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la Convention de financement.

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

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

6. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage, sur son périmètre/leurs périmètres respectifs, de demandes, de l'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier

d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

Dispositions en cas de modification des délais
S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la région et l'AO peuvent solliciter du Maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.
Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.
Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux.
Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

7. Modalités de contrôle

7.1. Par les financeurs

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

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

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

7.2. Par Île-de-France Mobilités

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

Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice des mobilités 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 du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

8. Modalités d'audit

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

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

9. Organisation et suivi de la convention

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

9.1. Le comité de pilotage

Sous la présidence du maitre d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit autant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 6 et 8 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.2. Le comité des financeurs

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;

- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance

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

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

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 du Projet.

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

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par les maîtres d'ouvrage.

10. Confidentialité

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

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

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

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

11. Bilan LOTI (art. L. 1511-6 du Code des transports)

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération **« Tramway T1 Nanterre-Rueil – Convention des études PRO, des travaux préparatoires, des acquisitions foncières et des besoins complémentaires des études AVP »** en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet devant être approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

Ce bilan est conforme au bilan indiqué à l'art. L. 1511-6 du Code des transports.

12. Dispositions générales

12.1. Modification de la convention

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

12.2. Règlement des litiges

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

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

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, 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 prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

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 voie recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 7 et des stipulations de l'article 8, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 13.3.

12.5. Date d'éligibilité des dépenses

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour la Région Île-de-France,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour le Département des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

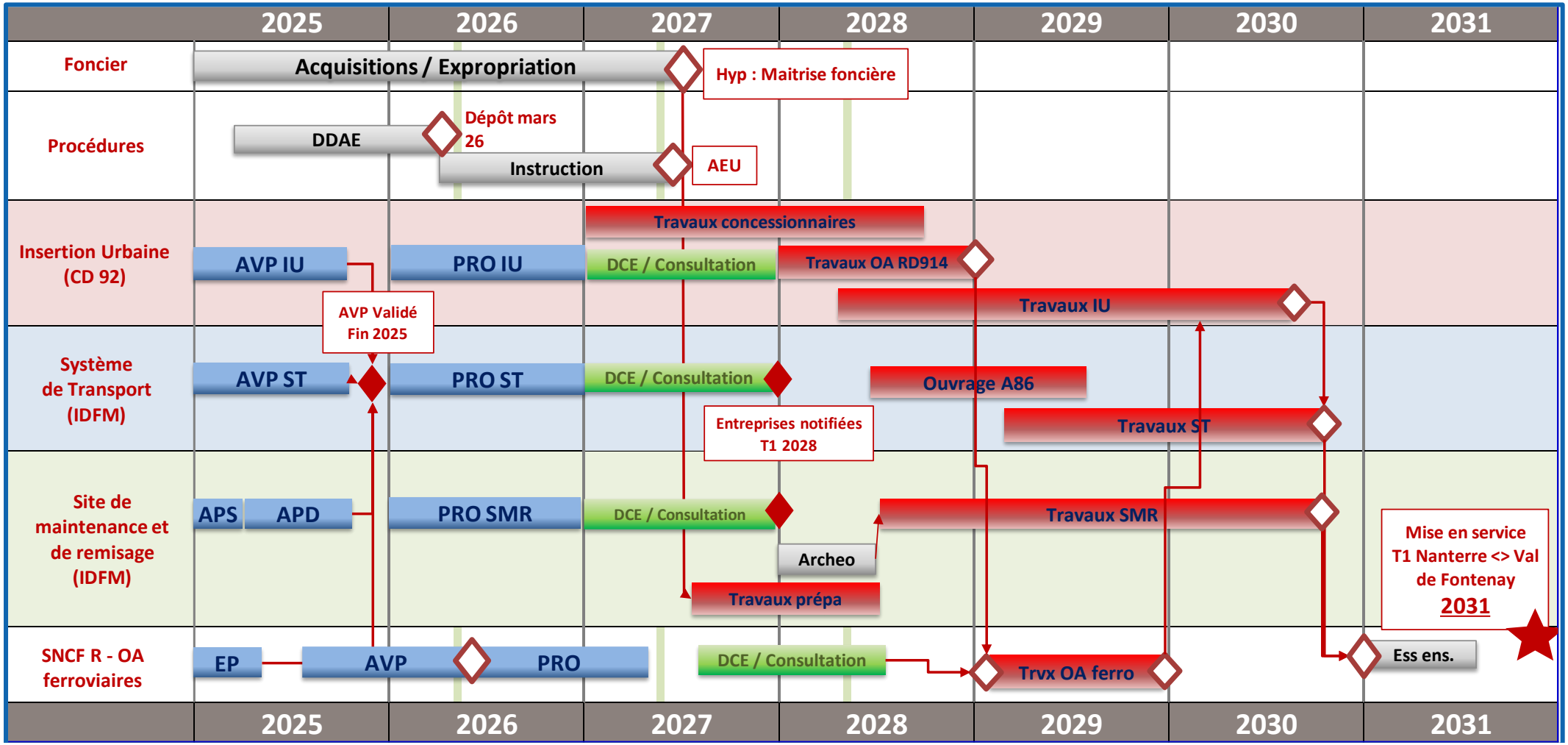
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

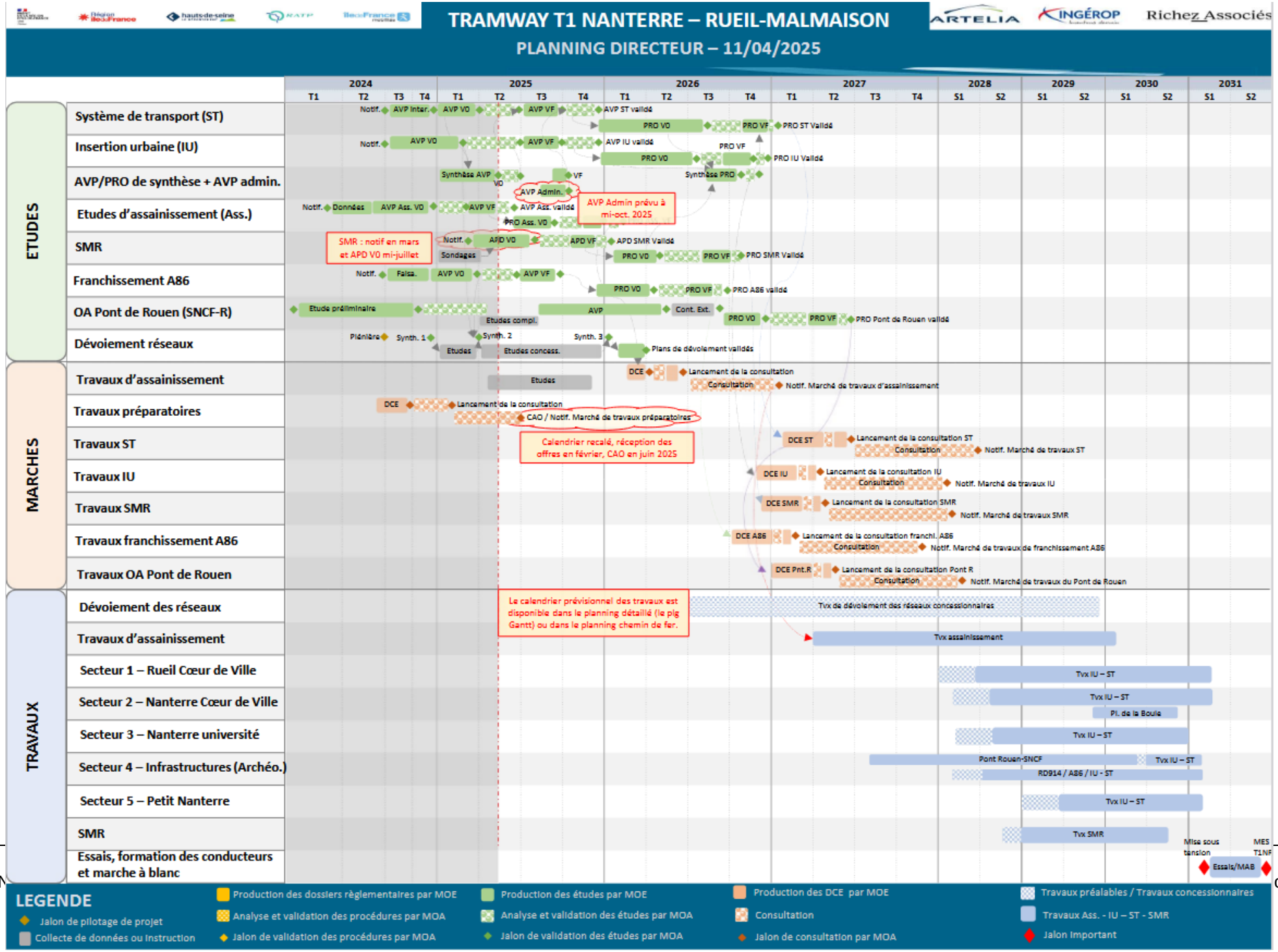
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€)

Île-de-France Mobilités (MOA)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	**Total**
Etat	504 000	1 008 000	1 008 000	1 008 000	1 008 000	352 800	151 200	5 040 000
Région Île-de-France	1 176 000	2 352 000	2 352 000	2 352 000	2 352 000	823 200	352 800	11 760 000
Département des Hauts-de-Seine	720 000	1 440 000	1 440 000	1 440 000	1 440 000	504 000	216 000	7 200 000
TOTAL	**2 400 000**	**4 800 000**	**4 800 000**	**4 800 000**	**4 800 000**	**1 680 000**	**720 000**	**24 000 000**

Département des Hauts-de-Seine (MOA)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	**Total**
Etat	273 000	546 000	546 000	546 000	546 000	**191 100**	**81 900**	2 730 000
Région Île-de-France	637 000	1 274 000	1 274 000	1 274 000	1 274 000	**445 900**	**191 100**	6 370 000
Département des Hauts-de-Seine	390 000	780 000	780 000	780 000	780 000	**273 000**	**117 000**	3 900 000
TOTAL	**1 300 000**	**2 600 000**	**2 600 000**	**2 600 000**	**2 600 000**	**910 000**	**390 000**	**13 000 000**

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations




TRAMWAY T1 NANTERRE – RUEIL-MALMAISON
PLANNING DIRECTEUR – 11/04/2025
ARTELIA
INGÉROP
Richez Associés
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
ETUDES
Système de transport (ST)
Insertion urbaine (IU)
AVP/PRO de synthèse + AVP admin.
Etudes d'assainissement (Ass.)
SMR
Franchissement A86
OA Pont de Rouen (SNCF-R)
Dévoiement réseaux
MARCHES
Travaux d'assainissement
Travaux préparatoires
Travaux ST
Travaux IU
Travaux SMR
Travaux franchissement A86
Travaux OA Pont de Rouen
TRAVAUX
Dévoiement des réseaux
Travaux d'assainissement
Secteur 1 – Rueil Cœur de Ville
Secteur 2 – Nanterre Cœur de Ville
Secteur 3 – Nanterre université
Secteur 4 – Infrastructures (Archéo.)
Secteur 5 – Petit Nanterre
SMR
Essais, formation des conducteurs et marche à blanc
AVP Admin prévu à mi-oct. 2025
SMR : notif en mars et APD VO mi-juillet
Calendrier recalé, réception des offres en février, CAO en juin 2025
Le calendrier prévisionnel des travaux est disponible dans le planning détaillé (le plg Gantt) ou dans le planning chemin de fer.
Mise sous tension
MES T1NF
Essais/MAB
LEGENDE
Jalon de pilotage de projet
Collecte de données ou instruction
Production des dossiers règlementaires par MOE
Analyse et validation des procédures par MOA
Jalon de validation des procédures par MOA
Production des études par MOE
Analyse et validation des études par MOA
Jalon de validation des études par MOA
Production des DCE par MOE
Consultation
Jalon de consultation par MOA
Travaux préalables / Travaux concessionnaires
Travaux Ass. - IU – ST - SMR
Jalon important

Annexe 3: Convention Pôle de Noisy-le-Sec

2025

Pôle de Noisy-le-Sec

Convention de financement relative aux études d'avant-projet (AVP) et de déplacements

Convention n°25D34220

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

Région îledeFrance

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

Noisy-le-Sec

SNCF
GARES
& CONNEXIONS

Table des matières

Table des matières 2
0. Préambule 7
0.1. Objectifs du Projet 7
0.2. Historique 7
0.3. Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation 7
0.4. Caractéristiques principales du Projet 8
0.5. Modalités d'actualisation 8
0.6. Rappel des conventions de financement antérieures 9
1. Définitions 10
2. Objet de la convention 10
2.1. Périmètre de la convention 10
2.1.1. Etudes AVP 10
2.1.2. Etude de déplacements 11
2.2. Délais de réalisation 12
3. Rôles et engagements des parties 12
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 12
3.2. La maîtrise d'ouvrage 13
3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage 13
3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage 13
3.3. Les financeurs 14
3.3.1. Identification 14
3.3.2. Engagements 15
4. Modalités de financement et de paiement 15
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel 15
4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage 15
4.3. Plan de financement 16
4.4. Modalités de paiement 16
4.4.1. Échéancier des appels de fonds 16
4.4.2. Versement d'acomptes 16
4.4.3. Versement du solde 18
4.4.4. Paiement 20
4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation 20
4.5. Caducité des subventions 22
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région 22
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement 22
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État 22

4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la commune de Noisy-le-Sec 22
4.6. Comptabilité des bénéficiaires 23
5. Gestion des écarts 23
6. Modalités de contrôle 23
6.1. Par les financeurs 23
6.2. Par Île-de-France Mobilités 24
6.3. Intervention d'experts 24
7. Organisation et suivi de la convention 24
7.1. Le comité de pilotage 24
7.2. Le comité des financeurs 24
7.3. Le comité technique 25
7.4. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance 26
7.5. Suivi de la communication institutionnelle 26
8. Diffusion des études et propriété intellectuelle 26
9. Confidentialité 27
10. Dispositions générales 27
10.1. Modification de la convention 27
10.2. Règlement des litiges 28
10.3. Résiliation de la convention 28
10.4. Date d'effet et durée de la convention 28
10.5. Date d'éligibilité des dépenses 29
ANNEXES 36
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€) 37
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations 38
Annexe 3 : Contenu type des études Avant-Projets soumis à l'approbation d'IDFM 39

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n°CP2025-280 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20/11/2025,
- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° _____en date du _____/_____/_____,
- **La commune de Noisy-le-Sec**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° 22_03_07 du conseil municipal en date du 24 mars 2022
- **SNCF Gares & Connexions (G&C)** Société Anonyme au capital social de 213 710 030,00 euros, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 507 523 801 dont le siège social est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013) représentée par Monsieur Pierre LABARTHE en sa qualité de Directeur Exécutif des Gares d'Ile-de-France, dûment habilité à signer la présente convention,

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

En deuxième lieu,

- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° _____ en date du _____/_____/_____,
- **La commune de Noisy-le-Sec**, représentée par le Maire, dûment mandaté par délibération n° 22_03_07 du conseil municipal en date du 24 mars 2022
- **SNCF Gares & Connexions (G&C)** Société Anonyme au capital social de 213 710 030,00 euros, immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 507 523 801 dont le siège social est situé 16 avenue d'Ivry à Paris (75013) représentée par Monsieur Pierre LABARTHE en sa qualité de Directeur Exécutif des Gares d'Ile-de-France, dûment habilité à signer la présente convention,

Ci-après désignés individuellement « le maitre d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou **« les bénéficiaires »,**

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'expropriation ;

VU le code de la commande publique ;

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

VU le décret n°2020-1007 relatif à Île-de-France Mobilités ;

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 CR 36-14 du 19 juin 2014 relative au Plan de déplacement urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;

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

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

VU la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

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 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

VU la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé par l'Etat et la région Île-de-France le 26 septembre 2024 ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° 16-483 du 12 octobre 2016 approuvant la convention de financement des études relatives au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et à la concertation préalable ;

VU la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2019/030 du 13 février 2019 approuvant le DOCP du pôle de Noisy-le-Sec et les modalités de la concertation,

VU la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2019/503 du 12 décembre 2019 approuvant le bilan de la concertation du pôle de Noisy-le-Sec

VU la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° 2020-361 du 23 septembre 2020 approuvant la convention de financement relative au schéma de principe et à l'enquête publique du pôle de Noisy-le-Sec ;

VU la délibération du conseil municipal de Noisy-le-Sec n° 2020/11-02 du 5 novembre 2020 approuvant la convention de financement relative au schéma de principe et à l'enquête publique dans le cadre du projet de réaménagement du pôle gare de Noisy-le-Sec ;

VU la délibération du conseil municipal de Noisy-le-Sec n° 24_05_10 du 30 mai 2024 approuvant le Schéma de principe et mandatant Ile de France Mobilités pour enquête publique en vue d'une DUP (projet Pôle Gare) ;

VU la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20250710-154 du 10/07/2025 approuvant la déclaration de projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec ;

VU la délibération n° CP2025-280 du 20/11/2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

VU la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° …… du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

VU la délibération de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint Denis n° _____ en date du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

0. Préambule

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

0.1. Objectifs du Projet

Les études, objet de la présente convention de financement, portent sur le pôle multimodal de Noisy-le-Sec et viseront à établir un programme de réaménagement du pôle. Elles proposeront pour chaque élément du programme un maître d'ouvrage et des modalités de financement, conformément aux documents de planification (PDUIF) et de programmation en vigueur (Plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) / CPER 2015-2020) et aux règles de financement d'Île-de-France Mobilités.

Ces éléments de programme, qui seront étudiés dans ce cadre, correspondent à ceux des grands pôles de correspondance, tels que définis dans le PDUIF et repris dans le PRMD. Il s'agit des gares routières, des parcs-relais, des parcs Véligo, de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), des aménagements cyclables, de l'information voyageurs, des aménagements extérieurs de voirie (parvis, carrefours et cheminements piétons d'accès direct au pôle) ainsi que les espaces ferroviaires (refonte ou rénovation des bâtiments voyageurs, accès aux quais, etc.).

L'ensemble des aménagements devra faire émerger, à terme, un pôle d'échanges multimodal plus fonctionnel, redimensionné pour répondre à la croissance du trafic, entièrement accessible aux PMR, et mieux sécurisé pour les flux, intégré dans son environnement urbain.

Les principaux objectifs de l'opération sont :

- concevoir une gare conforme aux attentes des usagers d'aujourd'hui et de demain, considérant la saturation actuelle du pôle et l'augmentation prévisionnelle des flux voyageurs,
- faciliter l'intermodalité, et notamment améliorer les correspondances entre la gare (RER E et future station du tramway TT Express), la station de tramway T1 et les bus,
- améliorer le fonctionnement des réseaux de bus urbains, en particulier faciliter et sécuriser l'intermodalité,
- optimiser l'insertion urbaine du pôle gare,
- améliorer la lisibilité, la gestion et la sécurité des flux piétons et cyclistes,
- adapter et optimiser l'offre de stationnement pour chacun des usages : parc-relais, dépose-minute, taxis, vélos...
- concevoir un projet phasé tenant compte des échéances de mise en service des projets de transport et du calendrier des projets de développement urbain,
- améliorer la sécurité du site.

0.2. Historique

Le DOCP du projet a été approuvé par le conseil d'Ile-de-France Mobilités le 13 février 2019. La concertation sur le projet a eu lieu du 25 mars au 19 avril 2019. Le bilan de la concertation, très favorable au projet, a été approuvé en conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités le 12 décembre 2019.

0.3. Inscription du projet dans les documents de planification et de programmation

Le projet de pôle de Noisy-le-Sec est inscrit :

- au PDUIF approuvé par la Région délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 (pôle de niveau 1) ;
- au Plan régional en faveur de la mobilité durable voté par la Région n° CR 37-14 du 19 juin 2014,
- au Plan des mobilités Île-de-France 2030 arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024 ;
- au contrat de plan Etat – Région 2015-2020 voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 (CR 53-15) et signé par l'Etat et la Région le 9 juillet 2015,
- au volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 au titre des pôles majeurs.

0.4. Caractéristiques principales du Projet

Dans un contexte de saturation du pôle du fait des 40 000 voyageurs quotidiens traversant la gare de Noisy-le-Sec et en prévision d'une augmentation de la fréquentation du pôle de près de 78% en heure de pointe, les trois principaux objectifs du projet de pôle de Noisy-le-Sec sont les suivants :

- agrandir la gare,
- créer les conditions d'une meilleure intermodalité,
- ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement.

Le projet de pôle consiste à agrandir la gare grâce à la création d'un nouveau bâtiment voyageurs et d'une nouvelle passerelle piétonne, dimensionnés pour accueillir les flux voyageurs futurs, tout en conservant la passerelle existante en sortie uniquement.

Le projet s'attache également à améliorer l'intermodalité et les abords de la gare en facilitant la liaison piétonne entre la gare et les quais du T1, ainsi qu'entre la gare et les arrêts de bus du boulevard de la République en proposant un large et confortable parvis piéton végétalisé, s'inscrivant dans la continuité du futur bâtiment voyageurs. Le projet de pôle porte aussi la création d'une liaison piétonne constituée d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite entourée d'escaliers en gradins végétalisés permettant d'assurer une meilleure connexion entre les deux niveaux et de faciliter les cheminements piétons.

La rue de la Gare est pacifiée et végétalisée afin qu'elle soit plus favorable aux modes actifs, avec une interdiction de la circulation voiture dans l'impasse (excepté pour certains véhicules spécifiques nécessaires aux fonctions logistiques de la gare et pour les riverains).

Une attention particulière est aussi apportée au rabattement à la gare en vélo, en proposant une offre de stationnement vélo capacitaire et variée (libre-accès et consigne), à la fois sur le niveau haut et sur le niveau bas de la gare.

0.5. Modalités d'actualisation

S'agissant d'une convention d'études, il n'est pas prévu de modalités d'actualisation.
Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

0.6. Rappel des conventions de financement antérieures

Convention	Etat	Région	Est Ensemble	Noisy-le-Sec	IDFM	TOTAL	CP
Pôle d'échanges multimodal de Noisy-le-Sec : DOCP - Concertation préalable	82 500	192 500	45 833	91 667	137 500	550 000	CP16-483
Pôle de Noisy-le-Sec - Schéma de principe et enquête publique (93)	180 000	420 000	150 000	150 000	300 000	1 200 000	CP2020-361
TOTAL	**262 500**	**612 500**	**195 833**	**241 667**	**437 500**	**1 750 000**	
	15%	35%	11%	14%	25%	100%	

Il est convenu ce qui suit :

1. Définitions

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :
« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de *l'infrastructure* nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;
« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;
Un Projet comporte donc plusieurs Opérations.
« **Périmètre conventionnel** » : désigne les étapes de l'Opération et leur financement définis dans le cadre de la présente convention ;
« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soit la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Études », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 2 et en Annexe 3 ; ;
« **Résultats des Études** » : désigne les Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et/ou les Schémas de Principe, et/ou les études d'avant-projet (AVP), réalisés par les maîtres d'ouvrage comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointe en Annexe 3 et qui seront présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités.

2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :
- définir les conditions et modalités de financement des Études d'avant-projet et de déplacements du pôle de Noisy-le-Sec ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Études dans le respect du calendrier général de l'Opération;
- définir les documents à remettre aux Parties.

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

« Pôle de Noisy-le-Sec – AVP et étude de déplacements ».

2.1. Périmètre de la convention

2.1.1. Etudes AVP

La convention porte sur le financement des études d'Avant-Projet (AVP) du périmètre intermodal et ferroviaire du pôle d'échanges multimodal de Noisy-le-Sec qui porte sur les éléments de programme suivants (et identifiables sur le plan ci-après) :

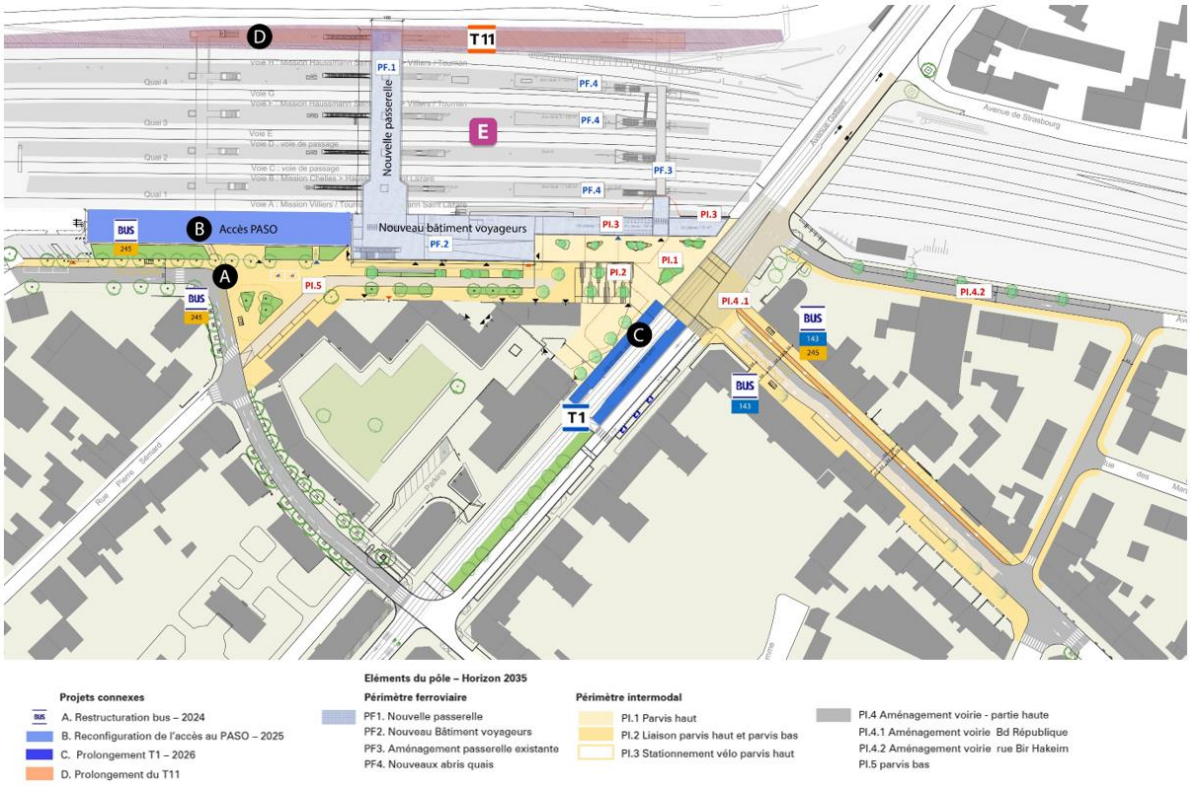
Périmètre Intermodal :

- PI1. Parvis haut
  1. PI11. Parvis haut ville
  2. PI11. Acquisition La rotonde
  3. PI12. Parvis haut SNCF
- PI2. Liaison parvis haut et bas
- PI3. Stationnement vélos parvis haut

- PI4. Aménagements voirie – partie haute
  1. PI41. Aménagement bus/vélos BD République et Av. Gallieni
  2. PI42. Aménagement rue Bir Kakeim
- PI5. Parvis bas

Périmètre Ferroviaire:

- PF1. Nouvelle passerelle
- PF2. Nouveau bâtiment voyageurs
- PF3. Aménagement passerelle existante
- PF4. Nouveaux abris quais



Plan des différentes zones et programmes du pôle d'échanges

2.1.2. Etude de déplacements

Dans un contexte de densification résidentielle et de fortes dynamiques de mutations urbaines s'exprimant notamment par la réalisation et la mise en œuvre de nombreux nouveaux projets d'aménagement et de renouvellement urbain et la mise en service programmée de nouvelles lignes de transports en commun, la ville de Noisy-le-Sec souhaite disposer d'une stratégie et d'un plan d'actions sur la circulation tous modes. L'étude porte sur l'intégralité du périmètre de la commune de Noisy-le-Sec et doit intégrer les communes limitrophes sur lesquelles des projets structurants de mobilité et d'aménagements sont prévus, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois, Bondy et Bobigny. Comme pour traiter les déplacements, les interventions supposent d'aménager la chaussée et les trottoirs, tout en intégrant la nature en ville, arbres et espaces verts, la ville souhaite intégrer une réflexion sur les fonctions et usages de ses espaces publics.

Pour y parvenir, la ville demande qu'une participation citoyenne soit spécifiquement mise en place à l'échelle communale et des sept quartiers pour mieux comprendre les modes de

déplacements actuels, informer de la situation future et co-construire le plan d'actions, dans un cadre qui sera précisé au lancement de la mission.

La réflexion devra prendre en compte la situation actuelle des chantiers en cours et la situation projetée à terme, une fois l'offre de transport complétée et mise en service. En intégrant les spécificités des déplacements à Noisy-le-Sec, la stratégie devra s'inscrire dans la prospective des déplacements franciliens et du contexte national avec une évolution du rôle de l'automobile dans les déplacements personnels et sa décarbonation, et le nécessaire développement des modes actifs.

Considérant la centralité de la gare à l'échelle de la Ville et son rôle majeur de rabattement et d'intermodalité, l'étude de déplacements menée par la Ville doit permettre d'aboutir à un plan de circulation et un schéma cyclable à l'échelle du pôle cohérent à une échelle communale et intercommunale. Considérant également la coupure urbaine que constitue le réseau ferré, à proximité immédiate de la gare, l'étude de déplacements permettra de répondre aux réserves et recommandations relevées par le commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique pour Déclaration d'Utilité Publique du projet de réaménagement du pôle gare (interconnexion et accès au quartier du Petit Noisy).

2.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les études du périmètre conventionnel dans un délai de 18 mois à partir de la notification de la convention. En ce qui concerne les études sous maîtrise d'ouvrage du Département, celles-ci débuteront à compter de la validation de l'étude de déplacements portée par la Ville et sous réserve de confirmation du programme d'intermodalité.

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

3. Rôles et engagements des parties

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage

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

Dans le cadre des études préliminaires, Île-de-France Mobilités a assuré la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet. Pour la suite du projet, la maîtrise d'ouvrage est redistribuée vers les différents maîtres d'ouvrage opérationnels que sont, sur leurs périmètres propres :

- SNCF Gares & Connexions pour le périmètre ferroviaire (nouveau bâtiment voyageurs, nouvelle passerelle, aménagement de la passerelle existante, nouveaux abris de quais) ainsi que pour une partie du périmètre intermodal (parvis haut SNCF et stationnements vélos) ;
- la Ville de Noisy-le-Sec pour les espaces publics et voiries communales ;
- le Département de la Seine-Saint-Denis pour les voiries départementales.

Le contenu des périmètres est décrit à l'article 2 de la présente convention.

3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

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

Les tiers ne peuvent se prévaloir du versement de la présente subvention pour engager la responsabilité des financeurs en cas de litige résultant de la réalisation du Projet.
La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

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

3.2.2.1 Engagements des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement

L'État et la région Île-de-France 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). »

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.
Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;

- le département de la Seine-Saint-Denis ;
- la commune de Noisy-le-Sec ;
- SNCF Gares & Connexions.

3.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.

4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 3 178 546 € HT. L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en euros courants hors taxes.

4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage fournissent une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

Pôle de Noisy-le-Sec – Etudes d'avant-projet et de circulation		
Bénéficiaires	**Postes de dépenses**	**Estimation des Coûts en € HT**
Département de la Seine-Saint-Denis	**Périmètre intermodal (CD93)** **PI41. Aménagement bus/vélos Bd République et Av Gallieni** Y compris esquisse (sans variante)	30 000 €
	Sous Total département de la Seine Saint-Denis	**30 000 €**
Commune de Noisy-le-Sec	**Périmètre intermodal (ville de Noisy le Sec)** AVP aménagement espaces publics et voiries (PI11, PI2, PI42, PI5)	90 000,00 €
	Etude de déplacement (25%)	18 546 €
	Accompagnement par bureau d'études foncier (PI11)	40 000,00 €
	Sous Total commune de Noisy-le-Sec	**148 546 €**
SNCF Gares & Connexions	**Périmètre ferroviaire** PF1. Nouvelle passerelle PF2. Nouveau Bâtiment voyageurs, PF3. Aménagement passerelle existantes PF4. Nouveaux abris quais PI12. Parvis haut SNCF PI3. Stationnements vélos parvis haut	3 000 000 €
	Sous-total SNCF Gares & Connexions	**3 000 000€**
TOTAL		**3 178 546**

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

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants **Pôle de Noisy-le-Sec - Etudes d'avant-projet et de circulation** **Clefs de financement**										
	Etat	**Région**	**MOA**				**Bloc local**			**Total**
			CD93	**Noisy-le-Sec**	**SNCF G & C**	**Sous-total MOA**	**CD93**	**Noisy-le-Sec**	**Sous-total Bloc local**	
	15%	**35%**	**0,24%**	**1,17%**	**23,60%**	**25%**	**0,71%**	**24,29%**	**25%**	**100%**
CD93	4 500	10 500	7 500	0	0	7 500	7 500	0	7 500	30 000
Noisy-le-Sec	22 282	51 991	0	37 137	0	37 137	15 000	22 137	37 137	148 546
SNCF G&C	450 000	1 050 000	0	0	750 000	750 000	0	750 000	750 000	3 000 000
Total	**476 782**	**1 112 491**	**7 500**	**37136,5**	**750 000**	**794 637**	**22 500**	**772 137**	**794 637**	**3 178 546**

4.4. Modalités de paiement

4.4.1. Échéancier des appels de fonds

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

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

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

4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

4.4.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région

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

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

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

4.4.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'État

La demande de versement des acomptes comprendra :
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3.
La demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du département de la Seine-Saint-Denis

La demande de versement des acomptes auprès du Département de la Seine-Saint-Denis comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le Maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du Maître d'ouvrage.

4.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de la commune de Noisy-le-Sec

La demande de versement des acomptes comprendra :
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2. daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3.
La demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

4.4.2.5. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

Pour le Département, le cumul des acomptes ne peut excéder 95% de sa participation.

4.4.3. Versement du solde

4.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2 chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération.

Le versement du solde est subordonné à la production pour chaque bénéficiaire :
- d'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
    - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
    - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
    - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel.
        - Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les

dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;

- le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.

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

Chacun de ces documents est daté et signé par le représentant légal des bénéficiaires. Sur la base de ces documents, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération 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.

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

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

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

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

4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du département de Seine-Saint-Denis

A l'issue de l'achèvement des études financées dans le cadre de la présente convention, le Maître d'ouvrage présente le relevé final détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées en euros courants ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant inférieur à la somme des acomptes versés, le Maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu. Dans les autres cas, le Maître d'ouvrage présente un appel de fonds pour règlement du solde correspondant au montant figurant sur le relevé des dépenses réellement engagées dans la limite du montant en euros courants définitifs établis selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.B de la présente convention, en indiquant expressément dans l'appel de fonds qu'il s'agit du solde.

4.4.3.4. Demande de versement du solde auprès de la commune de Noisy-le-Sec

A l'issue de l'achèvement des travaux couverts par la présente convention, le Maître d'ouvrage présente le relevé final détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées en euros courants ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant inférieur à la somme des acomptes versés, le Maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu. Dans les autres cas, le Maître d'ouvrage présente un appel de fonds pour règlement du solde en indiquant expressément dans l'appel de fonds qu'il s'agit du solde.

4.4.4. Paiement

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

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

4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- Département de la Seine-Saint-Denis sur le compte ouvert au nom du receveur général des finances des collectivités territoriales, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00934	C 9340000000	92

- Commune de Noisy-le-Sec sur le compte ouvert au nom du SGC de Rosny-Sous-Bois, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30001	00934	E9310000000	94

- SNCF Gares et Connexions sur le compte ouvert au nom « SNCF Gares et Connexions », dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30004	01328	00013903694	04

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

	Adresse de facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Département de la Seine-Saint-Denis	Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis Hôtel du Département 93006 Bobigny Cedex	Direction des Territoires, de la Coopération et des Mobilités Bureau des Transports et des Mobilités Bertrand Masquelier 01 43 93 87 46 bmasquelier@seinesaintdenis.fr
Commune de Noisy-le-Sec	Hôtel de ville Place du Maréchal Foch 93134 Noisy-le-Sec cedex	Direction des Finances
SNCF Gares & Connexions	16 avenue d'Ivry, 75 634 PARIS CEDEX 13	DEPARTEMENT COMPTABILITE Fatoumata DIALLO fatoumata.diallo@sncf.fr 01 80 50 94 38

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

Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

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

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :
Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations de facturation suivantes :

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

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.
Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

4.5. Caducité des subventions

4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

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

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

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

L'autorité compétente exige le reversement total ou partiel de la subvention versée dans les cas suivants :
1° Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;
2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du code de la commande publique ;
3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées à l'article 13 du décret n°2018-514 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.

4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la commune de Noisy-le-Sec

La subvention attribuée par la ville de Noisy-le-Sec devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à la ville une demande complète de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Maire, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, la subvention rendue disponible est désengagée par la ville.

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

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

4.6. Comptabilité des bénéficiaires

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

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

5. Gestion des écarts

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

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

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

6. Modalités de contrôle

6.1. Par les financeurs

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

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

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

6.2. Par Île-de-France Mobilités

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

6.3. Intervention d'experts

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

7. Organisation et suivi de la convention

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

7.1. Le comité de pilotage

Placé sous la présidence de l'autorité organisatrice, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par le Projet**,** représentées par leurs élus.

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

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

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

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

7.2. Le comité des financeurs

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

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

Le comité se prononce et valide :

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

7.3. Le comité technique

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

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

7.5. Suivi de la communication institutionnelle

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé des maîtres d'ouvrage, de l'AOM 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'AOM et les financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par les maîtres d'ouvrage.

8. Diffusion des études et propriété intellectuelle

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des Études et Résultats des Études qu'ils réalisent dans le cadre de la convention.

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

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

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

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

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

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

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

9. Confidentialité

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

- tout document, prototype, spécification technique ou plan, savoir-faire ;
- tout matériel décrivant ou faisant référence aux affaires, aux politiques ou aux procédures de l'une des Parties ;
- toute formule, stratégie, méthode ou processus développé par une des Parties.

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

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

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

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

10. Dispositions générales

10.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.5 qui font l'objet d'un

échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

10.2. Règlement des litiges

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

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

10.3. Résiliation de la convention

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée 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 présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération.

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, 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 prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

10.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par voie recommandée avec accusé de réception.
Sans préjudice des durées indiquées à l'article 6 et des stipulations de l'article 8, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

10.5. Date d'éligibilité des dépenses

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

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

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

Pour la région Île-de-France,

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

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

Pour le département de la Seine-Saint-Denis,

Stéphane TROUSSEL
Président

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

Pour la commune de Noisy-le-Sec,

Olivier SARRABEYROUSE
Maire

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur Exécutif des Gares d'Ile-de-France

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation
Annexe 3 : Contenu type des études Avant-Projets soumis à l'approbation d'IDFM

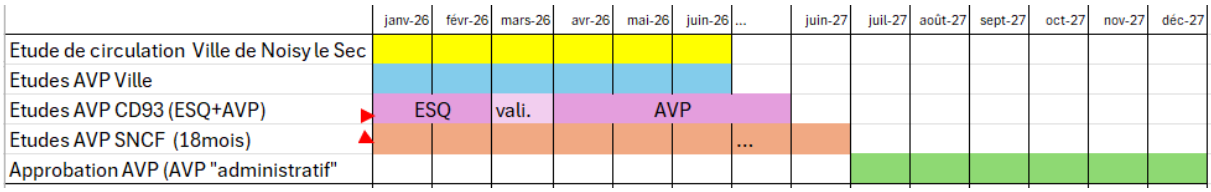
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€)

Département de la Seine-Saint-Denis	2026	2027	**Total**
Etat	-	4 500	**4 500**
Région Île-de-France	-	10 500	**10 500**
TOTAL	**-**	**15 000**	**15 000**

Commune de Noisy-le-Sec	2026	2027	**Total**
Etat	19 882	2 400	**22 282**
Région Île-de-France	46 391	5 600	**51 991**
CD 93	15 000	0	**15 000**
TOTAL	**81 273**	**8 000**	**89 273**

SNCF Gares & Connexions	2026	2027	**Total**
Etat	270 000	180 000	**450 000**
Région Île-de-France	630 000	420 000	**1 050 000**
Noisy	450 000	300 000	**750 000**
TOTAL	**1 350 000**	**900 000**	**2 250 000**

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations



Annexe 3 : Contenu type des études Avant-Projets soumis à l'approbation d'IDFM

Objectif

L'objectif de l'avant-projet est d'obtenir des études dont le niveau de détail permet d'arrêter le programme détaillé définitif, de définir le plan de financement et le planning des travaux de l'opération puis le dépôt du permis de construire le cas échéant.

Enjeux

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

Le contenu de l'avant-projet est compatible avec le SDRIF et le PDU Ile de France. Il tient compte des conclusions de l'Enquête Publique.

• Articulation avec la loi MOP

- Le contenu de l'avant-projet devra être conforme aux dispositions des articles 4, 13 et 20 du décret 93 1268 précité :
- « Confirmer, compte tenu des études et reconnaissances complémentaires, la faisabilité de la solution retenue et en déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et autres autorisations administratives nécessaires à ce stade du projet et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance au maître de l'ouvrage au cours de leur instruction. »

L'article 2 de la loi MOP prévoit que, pour des projets de réutilisation/réhabilitation d'ouvrage existants ou de réalisation d'ouvrages neufs complexes d'infrastructure et de bâtiments, le programme défini avant commencement de l'avant-projet pourra être précisé avant le commencement des études de projet.

Adaptation

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas.

Contenu

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

I. historique :

a. rappel de l'historique de l'opération et des procédures administratives,

II. diagnostics Transport des Territoires concernés

a. Rappel du schéma de principe et mises à jour éventuelles,

III. objectifs du Projet / Programme

a. Programme de l'opération arrêté en adéquation avec les objectifs précédents.
Justification des changements apportés le cas échéant,

b. Nature et étendue des besoins (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

c. Contraintes et exigences (tient compte des conclusions de l'enquête publique et sont modifiées en conséquence par rapport au schéma de principe),

IV. description du Projet

a. Caractéristiques principales (évolutions depuis le schéma de principe),

b. Insertion : tracés, pôles et stations,

c. Définition :

- *i. fonctionnelle des installations,*
- *ii. périmètre du projet*
- *iii. consistance des dessertes envisagées,*
- *iv. dispositions techniques retenues (options principales, modalités),*
- *v. dimensionnement justifié des installations,*

d. Aménagements urbains et interfaces avec le projet :

- *i. solution de référence : abords, aménagements ponctuels, opérations connexes,*
- *ii. variantes d'aménagements spécifiques sur demande,*

e. Phasages fonctionnels éventuels, avec avantages et inconvénients techniques,

f. Compatibilité entre l'avant projet et la déclaration de projet,

g. Pour les projets en souterrain : sondages détaillés permettant d'arrêter les choix des techniques de réalisation,

V. impacts du projet

a. Descriptif de la prise en compte des conclusions de l'Etude d'impact et de l'Enquête Publique, et de leurs effets sur l'opération, en termes de définition, de performances, de coûts, de délais,

VI. management et calendrier du Projet

a. Organisation :

- *i. identification des différentes parties : Ile de France Mobilités, MOA(s) désignés, MOE(s) études, collectivités…,*
- *ii. périmètres d'intervention des parties arrêtés : périmètres de maîtrises d'ouvrage, d'exploitation et de maintenance (plans),*
- *iii. méthodes : Schéma Directeur Qualité,*

b. Planification :

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

VII. économie du Projet

a. Coûts de réalisation :

- *i. présentation synthétique des coûts : coûts travaux ventilés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou 5%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA, présentation et justification des évolutions de coûts au regard de l'étape précédente (technique, enquête publique, …)*
- *ii. présentation détaillée des coûts : coûts travaux organisés selon les 19 postes de dépenses identifiés par le CERTU : infrastructure/ouvrages d'art, stations/gares/pôles d'échange, ateliers dépôts, système de transport (voie, énergie, signalisation/aide à l'exploit ation), matériel roulant, aménagements urbains, …), opérations connexes (accès, gares routières, parkings relais, …), frais d'études, de MOE, de MOA, provisions diverses, acquisitions foncières… pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises et des évolutions au regard de l'étape précédente,*
- *iii. identification des coûts d'aménagements urbains spécifiques (par demandeur),*

b. Gestion des risques

i. coûts : Schéma Directeur Qualité

c. Coûts d'exploitation :

i. bilan financier pour l'exploitant d'une part, pour les collectivités publiques d'autre part,

ii. éléments chiffrés permettant de préparer contrat d'exploitation (ou avenant),

VIII. financement :

a. plan de financement global et annualisé,

b. pour les aménagements urbains spécifiques, montage financier permettant au demandeur de financer son quota de surcoût,

IX. Evaluation de l'intérêt socio-économique

a. Mise à jour du schéma de principe par rapport au programme retenu

X. annexes graphiques selon loi MOP

***XI. annexes de constitution du dossier** :*

a. Décision de lancement de l'AVP,

b. Avis du commissaire enquêteur,

c. Déclaration de projet,

d. DUP le cas échéant,

XII. annexes complémentaires au dossier :

a. Projet de Convention de Financement,

b. Eventuellement Dossier Préliminaire de Sécurité.

Une synthèse de l'AVP destinée aux élus et aux services techniques des collectivités concernées devra également être produite.

Annexe 4: Convention Pôle Val-de-Fontenay

2025

Pôle de Val-de-Fontenay

Convention de financement relative à la poursuite des études PRO-DCE-ACT de réalisation des espaces publics et des autres études d'interfaces

Périmètre intermodal

Marne-au-Bois SPL

Convention

n°

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

Région îledeFrance

VAL de MARNE Le Département

Métropole du Grand Paris

Fontenay-sous-Bois

MAB SPL MARNE AU BOIS

îledeFrance mobilités

Table des matières

Table des matières 2
1. Préambule 6
1.1. Objectifs du projet de pôle 6
1.2. Historique 7
1.3. Inscription du projet de pôle dans les documents de planification et de programmation 7
1.4. Caractéristiques principales de l'Opération 8
1.5. Phasage des travaux du Projet de Pôle 10
1.6. Coût d'objectif global du Projet de Pôle 11
1.7. Rappel des conventions de financement antérieures relatives au Projet de pôle 12
1.8. Objet et coût de l'Opération de la présente convention 12
2. Définitions 13
3. Objet de la convention 13
3.1. Périmètre de la convention 13
3.2. Délais de réalisation 15
4. Rôles et engagements des Parties 15
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 15
4.2. La maîtrise d'ouvrage 15
4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage 15
4.2.2. Coordination des maîtres d'ouvrage du Projet de pôle 16
4.2.3. Engagements du maître d'ouvrage 16
4.3. Les Financeurs 18
4.3.1. Identification 18
4.3.2. Engagements 18
5. Modalités de financement et de paiement 18
5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel 18
5.2. Coûts détaillés de l'Opération 18
5.3. Plan de financement 19
5.4. Modalités d'actualisation 19
5.5. Modalités de paiement 20
5.5.1. Echéancier des appels de fonds 20
5.5.2. Versement d'acomptes 20
5.5.3. Versement du solde 22
5.5.4. Paiement 24
5.5.5. Bénéficiaire et domiciliation 24
5.6. Caducité des subventions 25
5.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région 25
5.6.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État 25

5.6.3. Caducité au titre du règlement Budgétaire et financier du Département du Val-de-Marne 26
5.6.4. Caducité MGP ... 26
5.6.5. Caducité commune de Fontenay-sous-Bois ... 26
5.7. Comptabilité du bénéficiaire ... 26
6. Gestion des écarts ... 27
6.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération ... 27
6.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération ... 27
7. Modification de l'avant-projet ... 27
8. Modalités de contrôle ... 28
8.1. Par les Financeurs ... 28
8.2. Par Île-de-France Mobilités ... 28
8.3. Intervention d'experts ... 28
9. Modalités d'audit ... 29
10. Organisation et suivi de la convention ... 29
10.1. Le comité de pilotage ... 29
10.2. Le comité des Financeurs ... 29
10.3. Modalités de suivi de l'Opération ... 30
10.4. L'information des Financeurs, hors instances de gouvernance ... 30
10.5. Suivi de la communication institutionnelle ... 31
11. Diffusion des études et propriété intellectuelle ... 31
12. Dispositions générales ... 32
12.1. Modification de la convention ... 32
12.2. Règlement des litiges ... 32
12.3. Résiliation de la convention ... 32
12.4. Date d'effet et durée de la convention ... 32
12.5. Date d'éligibilité des dépenses ... 33
ANNEXES ... 35
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€ courants) ... 36
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations ... 37

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° CP2025-280 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20/11/2025,
- **Le département du Val-de-Marne**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération n° _____ de la Commission Permanente du conseil départemental du Val-de-Marne en date du _____/_____/_____,
- **La commune de Fontenay-sous-Bois**, représentée par son Maire, dûment mandaté par la délibération n°_____ du Conseil municipal en date du _____/_____/_____,
- **La Métropole du Grand Paris**, représentée par son Président, dûment mandaté par la délibération CM2024_____ du Conseil de la métropole du Grand Paris du _____/_____/_____,

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

En deuxième lieu,

La **SPL Marne-au-Bois**, Société Publique Locale, régie par les dispositions du code de commerce relatives aux sociétés anonymes, les articles L 1521-1 à L 1525-3 du code général des collectivités territoriales et l'article L 1531-1 dudit code, dont le siège social est à FONTENAY-SOUS-BOIS (94120), 11 avenue du Val-de-Fontenay, identifiée au SIREN sous le numéro 751747429 immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de CRETEIL, et représentée par Monsieur François BOURVIC, Directeur Général, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes,

Ci-après désignés individuellement « **le Maître d'ouvrage** » ou « **le Bénéficiaire** »,

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

Vu le dossier d'orientations et de caractéristiques principales (DOCP) du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay, approuvé par la délibération n°2017/014 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 janvier 2017 ;

Vu le bilan de la Concertation du pôle de Val-de-Fontenay, approuvé par la délibération 2017/425 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 28/06/2017 ;

Vu le dossier de schéma de principe du pôle d'échanges multimodal de Val-de-Fontenay, approuvé par la délibération n°2020/292 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 08/07/2020 ;

Vu la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-279 du 11 octobre 2021, relative à l'approbation de la Déclaration de Projet du pôle de Val-de-Fontenay ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2022/00010 du 04 janvier 2022 déclarant d'Utilité Publique le projet de réaménagement du pôle de gare de Val-de-Fontenay ;

Vu la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n° 20231207-259 du 07/12/2023 approuvant l'Avant-Projet de synthèse du pôle Val-de-Fontenay ;

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

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

Vu la délibération n° CR 2025-028 du 24 septembre 2025 portant adoption du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;

Vu la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n° CP2025-280 du 20 novembre 2025 approuvant la présente convention ;

Vu la résolution adoptée au Conseil d'Administration de SPL Marne-au-Bois n°…….du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération de la commune de Fontenay-sous-Bois n° ……du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération de la Métropole du Grand Paris n° ……du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du département du Val-de-Marne n° ……du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° …… du _____/_____/_____ approuvant la présente convention.

1. Préambule

Situé sur la commune de Fontenay-sous-Bois, à l'intersection de la branche Marne-la-Vallée du RER A (RATP) et de la ligne Tournan – Haussmann St-Lazare du RER E (SNCF), le pôle de Val-de-Fontenay est le premier pôle d'échanges multimodal de l'Est francilien avec 115 000 voyageurs par jour.

Les deux infrastructures ferroviaires sont superposées et se croisent perpendiculairement. Cette situation permet une correspondance efficace entre les deux lignes de RER. Cependant, l'absence d'accès dédiés aux quais du RER E conduit à une saturation des circulations de correspondance et des trémies d'accès aux heures de pointe. De plus les quais du RER E ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ce secteur intitulé « Val-de-Fontenay » est un secteur stratégique pour le développement de l'intermodalité sur l'Est Parisien, avec un fort potentiel autour du Pôle Gare de renouvellement urbain, de mixité fonctionnelle, tout en pérennisant l'activité économique.

A ce titre, la desserte de la gare de Val-de-Fontenay sera fortement renforcée à moyen et à long termes par l'arrivée de nouveaux modes de transports structurants et l'amélioration des modes déjà présents :

- **RER E**, prolongement du RER E à l'Ouest : mis en service en 2024 jusqu'à La Défense et horizon de mise en service complète en 2027 jusqu'à Mantes-la-Jolie ;
- **Tramway T1**, prolongement jusqu'à Val-de-Fontenay (futur terminus) : horizon de mise en service en 2029 ;
- **Bus Bords de Marne,** mise en œuvre d'une nouvelle liaison de transport en commun structurante entre Chelles et les gares de Val-de-Fontenay et Nogent-sur-Marne, le long de l'ancienne RN34 : horizon de mise en service en 2030 ;
- **Métro ligne 15 du grand Paris Express (GPE) – M15**, desserte de Val-de-Fontenay (gare intermédiaire) : horizon de mise en service en 2031 ;
- **Métro ligne 1 (M1)**, prolongement Est jusqu'à Val-de-Fontenay (futur terminus), horizon de mise en service indéterminé.

1.1. Objectifs du projet de pôle

Le réaménagement du pôle de Val-de-Fontenay poursuit les objectifs suivants :

(1) Réorganiser et agrandir les espaces de la gare :

- mettre en place des itinéraires de correspondance et d'accès efficaces entre modes lourds (RER/métro) et vers les modes de transports en commun de surface (bus / tramway T1) ;
- mettre en œuvre des accès dédiés au RER E ;
- maîtriser les flux empruntant les circulations verticales entre RER A et RER E, et désaturer les quais du RER E ;
- mettre en accessibilité les quais du RER E et la correspondance entre les lignes de RER ;
- rendre les accès à la gare lisibles depuis l'espace public à l'Est et à l'Ouest.

(2) Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités :

- accompagner le développement urbain et l'augmentation des flux ;
- atténuer la coupure physique et visuelle A86 / « RER E » et créer un lien urbain Est-Ouest ;
- profiter de l'arrivée du tramway T1, des lignes 15 et 1 pour créer un accès structurant à l'Est du pôle, offrant aux voyageurs l'ensemble des services d'une gare et des aménagements en faveur de l'intermodalité.

(3) Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs :

- améliorer pour tous la lisibilité, le confort, l'accessibilité et la sécurité des cheminements vers le pôle et à l'intérieur de celui-ci ;
- améliorer la qualité de service générale (gestion de l'information voyageurs en gare, mise en œuvre d'une signalétique mutualisée entre exploitants, développement de services et de l'animation commerciale, …).

(4) Concevoir un phasage compte-tenu de la multiplicité des projets de transport et urbains sur le secteur :

- qui intègre les horizons de mise en service des projets de transport et des projets urbains ;
- qui prend en compte les contraintes liées aux chantiers des lignes de métro et de tramway, et compatible avec l'ambition urbaine environnante ;
- qui prend en compte l'exploitation du pôle, pendant les phases de chantier.

1.2. Historique

Le pôle de Val-de-Fontenay a fait l'objet d'un contrat de pôle validé en 2004 (bâtiment voyageurs rénové, accès supplémentaires, installation d'escaliers mécaniques et mise en accessibilité PMR sur le domaine RATP, nouvelle gare routière et réorganisation du stationnement en 2009). L'augmentation des flux attendue à moyen terme a cependant imposé d'aller plus loin dans la rénovation du pôle, nécessitant un agrandissement des espaces existants et une facilitation des correspondances entre lignes.

Île-de-France Mobilités a ainsi engagé en 2014 une étude de faisabilité de laquelle ont émergé des premières pistes de programmation. Approuvé le 11 janvier 2017, le DOCP a permis de préciser la configuration de deux scénarios d'aménagement de la gare (scénario aérien et scénario souterrain), sans trancher sur un scénario préférentiel. La concertation s'est tenue du 20 février au 24 mars 2017 et a permis de valider le choix du scénario souterrain.

Le Schéma de Principe a été approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2020.

Le Dossier d'enquête publique a été approuvé le 8 octobre 2020. A la suite de l'enquête publique, organisée du 23 avril au 26 mai 2021, Île-de-France Mobilités a approuvé la déclaration de projet le 11 octobre 2021.

L'arrêté de déclaration d'utilité publique a été pris le 04 janvier 2022 au bénéfice des différents maîtres d'ouvrage pressentis pour les différentes opérations : RATP, SNCF Gares & Connexions et en délégation SNCF Réseau, Conseil départemental du 94 et SPL Marne au Bois, ainsi qu'Île-de-France Mobilités.

Sur la base du programme arrêté en schéma de principe, chaque maître d'ouvrage a réalisé, entre 2021 et 2023, des études techniques sur leurs périmètres respectifs.

L'avant-projet (AVP) de synthèse, qui compile l'ensemble des études des maîtres d'ouvrage du pôle et met en avant la cohérence d'ensemble du projet, a été approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités le 7 décembre 2023.

1.3. Inscription du projet de pôle dans les documents de planification et de programmation

Le projet de pôle Val-de-Fontenay est inscrit :

- au SDRIF- E de 2025 ;
- au plan des déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au Plan des mobilités en Île-de-France adopté par le conseil régional du 24 septembre 2025 ;

- au CPER 2015-2020 au titre des pôles multimodaux ;
- au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 au titre des pôles majeurs.

1.4. Caractéristiques principales de l'Opération

Le projet de réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay concerne à la fois des interventions sur **les espaces intérieurs de la gare (espaces ferroviaires du pôle**), ainsi que sur **les espaces aux alentours de la gare, côtés Ouest et Est du pôle**, **favorisant l'intermodalité de surface** (piétons, vélos, bus, etc.).

Le programme fonctionnel du projet de pôle de la gare de Val-de-Fontenay se décline ainsi selon les deux périmètres « ferroviaire » et « intermodal ».

Le **périmètre ferroviaire** concerne principalement la création de nouveaux bâtiments voyageurs (BV) à l'Est et de deux passages souterrains de connexions (PASOs).

Deux nouveaux bâtiments voyageurs (BV) seront créés au Sud-Est et Nord-Est et seront reliés par un passage souterrain (PASO Nord-Sud) sous les voies du RER A à l'Est.

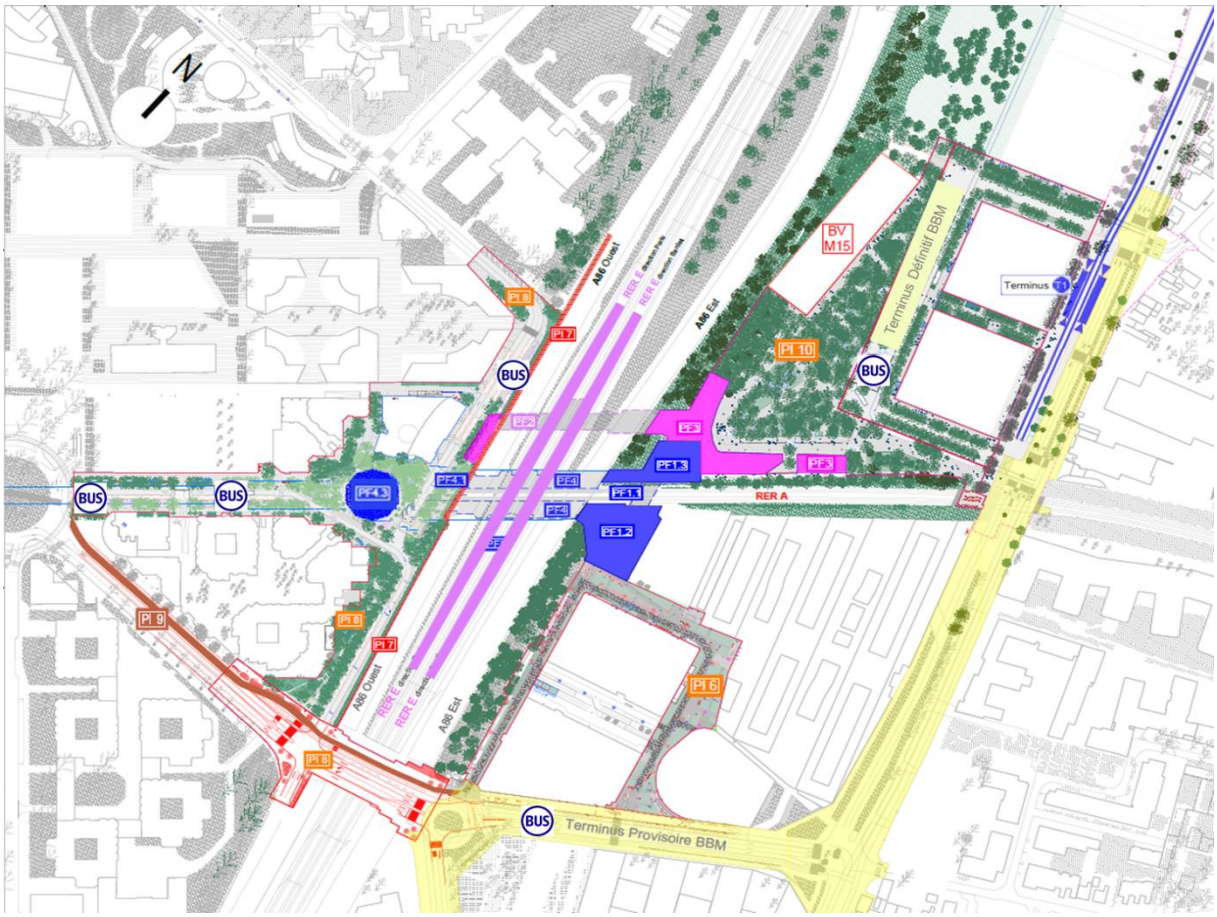
Un passage souterrain (PASO Nord) sous les infrastructures routières (A86) et les voies du RER E sera connecté, au bâtiment voyageurs Nord-Est agrandi, et à l'Ouest à un débouché en surface au niveau de l'avenue des Olympiades. Ce nouveau PASO Nord permettra à la fois un accès direct aux quais du RER E et assurera une connexion ville/ville entre l'Est et l'Ouest.

Le réaménagement des quais du RER A, la requalification du bâtiment voyageurs existant à l'Ouest, la reprise de la liaison entre les quais du RER A2 (direction Paris) et les quais du RER E sont aussi prévus afin d'améliorer la gestion des flux en cohérence avec les nouveaux passages souterrains et bâtiments voyageurs créés.

Le **périmètre intermodal** correspond au réaménagement de l'espace public aux abords des différents accès de la gare et aux aménagements nécessaires aux échanges intermodaux tous modes confondus (piétons, vélos, bus, tramways, accès véhicules particuliers…).

Ce volet d'aménagement se décline notamment avec les opérations suivantes :

- Côté Sud-Est : réaménagement des espaces publics aux abords du nouveau bâtiment voyageurs Sud-Est correspondant à l'allée des Sablons et intégration de stationnement vélos.
- Côté Ouest : réaménagement du pôles bus Ouest, réaménagement des espaces publics aux abords du bâtiment voyageurs existant et du futur débouché du passage souterrain Nord, intégration d'aménagements cyclables et de stationnements vélos, fermeture et suppression de la bretelle de sortie n°19 de l'A86 et reprise du carrefour entre l'avenue Louison Bobet et l'ex-bretelle A86.
- Côté Nord-Est : création d'un parvis autour du bâtiment voyageurs Nord-Est (« RER ») et de la gare de la ligne 15, création d'un pôle bus intégrant le terminus du projet Bus Bords de Marne, et traitement des abords en lien avec la station du tramway T1.



PF1 - Passage souterrain Nord-Sud et bâtiments voyageurs Sud-Est et Nord- Est phase 1

PF1.1 - Passage souterrain Nord-Sud
PF1.2 - Bâtiment voyageurs Sud-Est
PF1.3 - Bâtiment voyageurs Nord-Est phase 1

PF2 - Passage souterrain Nord

PF3 - Bâtiment voyageurs Nord-est phase 2

PF4 - Réaménagement des quais du RER A et requalification du bâtiment voyageurs Ouest

PF4.1 - Réorganisation des lignes de contrôle du quai RER A1
PF4.2 - Réaménagement des quais du RER A
PF4.3 - Requalification du bâtiment voyageurs Ouest
PF5 - Liaison entre le quai RER A2 et les quais du RER E

PI 6 - Aménagement des espaces publics Sud-Est du pôle

PI 7 - Suppression de la bretelle n°19 de l'A86

PI 8 - Aménagement des espaces publics Ouest (dont le pôle bus Ouest) du pôle

PI 9 - Aménagement cyclable sur l'Av. Louison Bobet

PI 10 - Aménagement des espaces publics Nord-Est

PI 10 bis - Création du pôle bus Est

Représentation des différents éléments de programme du pôle de Val-de-Fontenay (source : AVP de synthèse, 2023, IDFM)

1.5. Phasage des travaux du Projet de Pôle

Le projet de pôle étant techniquement complexe à mettre en œuvre, en particulier en site exploité, et en lien avec les plannings des opérations connexes et des opérations sur l'Axe Est, les travaux seront phasés.

A ce stade, la réalisation du projet de pôle est envisagée en trois phases principales (phases 1, 2 et 3) avec certains chevauchements :

Phase 1 incluant :

- La création du passage souterrain nord-sud et des deux bâtiments voyageurs sud-est et nord-est, sous maîtrise d'ouvrage RATP ;
- L'aménagement des espaces publics sud-est du pôle, sous maîtrise d'ouvrage SPL Marne au Bois pour une livraison concomitante au bâtiment voyageurs sud-est.

Phase 2 incluant :

- La création du passage souterrain nord sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- La création du bâtiment voyageurs nord-est phase 2 sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, qui vient se connecter au bâtiment voyageurs nord-est de la RATP et desservir par un espace commun les passages souterrains nord et nord-sud ;
- La fermeture et la suppression de la bretelle n°19 de l'A86, sous maîtrise d'ouvrage SPL Marne au Bois, nécessaire pour la réalisation du débouché ouest du passage souterrain nord ;
- Le réaménagement des espaces publics ouest sous maîtrise d'ouvrage SPL Marne au Bois, comprenant le pôle bus ouest, les espaces pour les modes actifs et la reprise du carrefour Bobet X ex-bretelle A86, en lien avec l'espace rendu disponible par la fermeture de la bretelle n°19 de l'A86 ;
- L'aménagement cyclable sur l'avenue Louison Bobet, sous maitrise d'ouvrage du conseil départemental du Val-de-Marne.

Phase 3 incluant :

- Le réaménagement des quais du RER A et la requalification du bâtiment voyageurs historique ouest, sous maîtrise d'ouvrage RATP ;
- L'aménagement des espaces publics nord-est sous maîtrise d'ouvrage SPL Marne au Bois, comprenant la création d'un pôle bus, les espaces pour les modes actifs et les connexions entre les différentes stations/gares des transports à horizon 2035 (T1, M15, BBM et M1).

Eléments de programme		MOA	Phase du projet
Périmètre ferroviaire			
PF1.BV Sud-Est et Nord-Est et PASO Nord-Sud		RATP	Phase 1
PF2.PASO Nord		SNCF	Phase 2
PF3.BV Nord Est		SNCF	Phase 2
PF4. Réaménagement des quais RER A et du BV Ouest		RATP	Phase 3
PF5. Liaison A2 / E		RATP/SNCF	Phase 3
Périmètre intermodal			
PI6 Aménagement des espaces publics Sud-Est		SPL	Phase 1
PI7 Suppression de la bretelle n°19 del'A86		SPL	Phase 2
PI8 Aménagement des espaces publics Ouest		SPL	Phase 2
PI9 Aménagement cyclable Av Bobet		CD 94	Phase 2
PI10 Aménagements des espaces publics Nord-Est		SPL	Phase 3

1.6. Coût d'objectif global du Projet de Pôle

Le coût d'objectif du Projet de Pôle, défini au niveau de l'avant-projet de synthèse et validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023, est de 330,40 M€ HT aux conditions économiques de décembre 2022 dont :

- 287,3 M€ HT pour les aménagements du périmètre ferroviaire ;
- 43,1 M€ HT pour les aménagements du périmètre intermodal.

1.7. Rappel des conventions de financement antérieures relatives au Projet de pôle

Rappel des conventions de financement antérieures

- **2015** : Convention de financement relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et à la concertation préalable, d'un montant de 750 000 €, conclue entre l'Etat, la Région, et Île-de-France Mobilités ;
- **2017** : Convention de financement relative au Schéma de principe et à l'enquête publique, d'un montant de 2 300 000 €, conclue entre l'Etat, la Région, le département du Val-de-Marne, la ville de Fontenay-sous-Bois, la Société du Grand Paris, et Île-de-France Mobilités ;
- **2020** : Convention de financement relative à la réalisation des études d'avant-projet (AVP) d'un montant de 11 622 000 €, conclue entre l'Etat, la Région, le Département du Val-de-Marne, l'Etablissement Public Paris Est Marne et Bois, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ;
- **2022** : Avenant n°1 à la convention relative à la réalisation des études d'avant-projet (AVP) sans modification du montant ;
- **2024** : Convention de financement n° 24D28014 relative à la réalisation d'un passage souterrain Nord-Sud et de deux bâtiments voyageurs à l'Est (périmètre RATP), conclue entre l'Etat, la Région, la Métropole du Grand Paris, le Département du Val-de-Marne, la Ville de Fontenay-sous-Bois, la Société des grands projets, la RATP et Île-de-France Mobilités.
- **2024** : Convention de financement n° 24D28154 relative aux études PRO et aux premiers travaux pour la réalisation d'un passage souterrain Nord (périmètre SNCF Gares & Connexions), conclue entre l'Etat, la Région, la Société des grands projets, la Métropole du Grand Paris, l'Etablissement public territorial Paris Est Marne et Bois, SNCF Gares & Connexions et Île-de-France Mobilités.

1.8. Objet et coût de l'Opération de la présente convention

Lors du comité des Financeurs du pôle du 8 juillet 2025, les Parties se sont entendues sur la présente convention qui porte sur la poursuite des études d'interfaces et de réalisation des espaces publics sous maîtrise d'ouvrage de Marne-au-Bois SPL.

Son coût estimatif est de 1,6 M€ courants.

Les Financeurs ont validé les clefs de financement lors du comité des financeurs du 30 septembre 2025.

Il est convenu ce qui suit :

2. Définitions

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir au réaménagement du pôle-gare ;

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

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

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

« **Résultats des Études** » : désigne les études réalisées par le maître d'ouvrage.

Sauf stipulation expresse contraire, les termes et expressions en majuscules définis par la présente convention auront la signification qui est portée à l'article définition. Ils peuvent être utilisés indifféremment au singulier et au pluriel. Les intitulés des titres, des articles et le sommaire ont été insérés uniquement pour faciliter les références et ne doivent pas être pris en compte pour l'interprétation de la convention.

3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études d'interfaces et de réalisation des espaces publics ;
- définir les modalités de financement de missions transverses ;
- préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces études et de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties.

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

« Pôle Val-de-Fontenay :

Poursuite des études PRO-DCE-ACT de réalisation des espaces publics et des autres études d'interfaces »

3.1. Périmètre de la convention

Le périmètre de la présente convention est le suivant :

- **Réalisation des études d'interfaces et de réalisation des espaces publics**

Trois secteurs sont concernés, répartis sur trois missions :

- La gare Ouest et la bretelle de l'A86 (mission 1)

- L'allée des Sablons (mission 2)
- Le Péripôle (mission 3).

S'agissant du secteur gare Ouest et bretelle de l'A86 (mission 1) (PI 7 et PI 8)

- **Suppression de la bretelle de sortie n°19 de l'A86 intérieure (PI 7) :**

L'obtention, en mars 2025, de l'avis favorable de l'IGR sur la suppression de la bretelle de sortie N°19 de l'A86 intérieure, conjuguée au lancement du PRO du passage souterrain SNCF au T1 2025, rendent nécessaire la poursuite des études d'interfaces entre ces deux projets. Il s'agira de conduire les missions suivantes :

- Assistance à maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble du volet administratif : appui au pilotage de l'ensemble des procédures liées à la fermeture de la bretelle (procédure de déclassement et transfert foncier ; mise à jour du schéma directeur de signalisation ; planning et ordonnancement) ;
- Assistance à maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble du volet technique : assistance à la passation du marché PRO-DCE, des acquisitions de données restantes, et contrôle technique extérieur ;
- Maîtrise d'œuvre de la suppression de la bretelle : interface avec le PRO du PASO SNCF, réalisation des phases PRO, DCE et ACT.

- **Aménagement des espaces publics Ouest (PI 8) :**

Le programme développé dans l'AVP de synthèse du pôle en 2023 prévoit, en complément de l'offre de stationnement vélo sur le pôle ouest, la réalisation d'une « Maison du Vélo ». Il s'agit d'un équipement qui devra être intégré au sein d'un des rez-de-chaussée à réhabiliter à proximité directe de la gare existante. Cet espace de 100 à 150 m² s'inscrit dans un objectif de renforcement de la pratique et de l'usage du vélo.

A ce stade du projet, il s'agit ici de financer la réalisation de la phase APS de cet équipement.

S'agissant du secteur Sablons (mission 2) (PI 6)

La signature de la convention de financement relative aux travaux de réalisation du PASO Nord-Sud et des bâtiments voyageurs RATP, fin 2024, rend nécessaire de financer la poursuite des études d'espaces publics sur l'allée des Sablons pour accompagner la livraison du projet de la RATP :

- Mission de maîtrise d'œuvre des espaces publics (PRO, DCE, ACT) : approfondissement de niveau PRO des études AVP déjà réalisées sur le secteur en lien avec les éléments de la phase REA du PASO
- et du BV RATP
- Etudes et relevés techniques complémentaires : G2 PRO et diagnostic réemploi.

S'agissant du secteur Péripôle (mission 3) (PI 10)

L'arrivée phasée des différents projets de transports sur le secteur Est du pôle nécessite un travail d'analyse détaillée des interfaces et sa mise à jour régulière :

- Poursuite des ateliers d'interface M15 et PASO SNCF, ainsi que du T1 en lien avec le parvis voyageurs ;
- Lancement des ateliers d'interface sur l'arrivée du BBM et du M1 dans le cadre des reprises d'études du prolongement.

- **Missions transverses accompagnant la réalisation des études précitées** :

- Mission d'AMO foncier : en lien avec le lancement des études PRO d'espaces publics et de la suppression de la bretelle n°19 de l'A86 intérieure, il est nécessaire de bénéficier d'un accompagnement portant sur la clarification et la régularisation des emprises foncières redessinées par cette fermeture et le réaménagement de l'espace public.
- Poursuite de la mission d'OPCIC sur le pôle : L'intensification des chantiers sur le secteur du Péripôle (arrivée des tunneliers M15 en 2026, réalisation du PASO RATP, arrivée du chantier du T1) nécessite de poursuivre la mission d'OPC inter-chantiers sur le Péripôle (lancée en 2024), pour la période 2026-2028, afin de garantir la tenue des différents calendriers.

Le contenu des études n'est pas exhaustif et les thèmes sont ajustés si nécessaire.

Ces documents seront communiqués à Île-de-France Mobilités et aux financeurs à l'issue des études.

3.2. Délais de réalisation

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

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objet de la convention figure en Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation.

4. Rôles et engagements des Parties

4.1. 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.

4.2. La maîtrise d'ouvrage

4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage

Marne-au-Bois SPL est désignée maître d'ouvrage du périmètre conventionnel.

Par ailleurs, ainsi que précisé à l'article 1.5 de la présente convention, ce périmètre conventionnel couvre les 3 phases du projet de pôle :

- Mission 1 – phase 2
- Mission 2 – phase 1
- Mission 3 – phase 3.

Aussi et dans cette perspective, la SPL Marne-au-Bois partage, avec Île-de-France Mobilités, le rôle d'AMO coordonnateur concernant le périmètre intermodal et la mission OPC / OPCIC à l'échelle du pôle et des nouvelles lignes de transport.

4.2.2. Coordination des maîtres d'ouvrage du Projet de pôle

Une coordination à l'échelle du Projet de pôle est nécessaire au vu de son phasage et de sa complexité technique et financière.

Cette mission de coordination ainsi que l'identité du MOA coordonnateur seront définies dans une convention d'organisation spécifique associant tous les maîtres d'ouvrage du Projet de pôle intervenant sur toutes les phases ainsi qu'Île-de-France Mobilités.

Cette mission a pour objectif :

- D'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des différentes opérations des maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du Projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

De manière opérationnelle, cette coordination doit permettre :

- De rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage du Projet ;
- De formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 10 de la convention).

Cette coordination ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, les éléments d'information qui le concernent afin que la mission de coordination puisse être exercée.

Comme précise à l'article 3.1 de la présente convention, le périmètre conventionnel intègre la poursuite de la mission d'OPCIC sur le pôle, amorcée en 2024, pour la période 2026-2028. A ce titre, la SPL Marne-au-Bois prévoit effectivement la prise en charge, via la mobilisation du marché d'OPCIC, de la coordination opérationnelle à l'échelle du périmètre intermodal incluant les MOA des nouvelles lignes desservant le pôle (T1, M15, BBM, M1), et incluant la réalisation du planning d'ensemble et la gestion des interfaces techniques multiples.

Au regard de son périmètre de compétences et de ses ressources internes, la SPL Marne-au-Bois n'assurera pas :

- La coordination du périmètre ferroviaire (RATP / SNCF Gares & Connexions) ;
- La synthèse des éléments financiers ;
- La coordination des plans de communication.

Ces modalités pourront faire l'objet d'approfondissement lors de l'établissement de la convention d'organisation spécifique.

Les financeurs en sont tenus informés par transmission de la convention dès sa signature.

4.2.3. Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2. ;

- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement de l'Opération ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

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

4.2.3.1. Engagements des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement

L'État et la région Île-de-France 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). »

4.3. Les Financeurs

4.3.1. Identification

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

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département du Val-de-Marne ;
- la Métropole du Grand Paris ;
- la commune de Fontenay-sous-Bois ;
- la SPL Marne-au-Bois.

4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.

5. Modalités de financement et de paiement

5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 1 548 585 € CE 12/2022, soit 1 600 000 € HT euros courants suivant les modalités d'actualisation décrites à l'article 5.4.

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

5.2. Coûts détaillés de l'Opération

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

Pôle Val-de-Fontenay : Poursuite des études PRO-DCE-ACT de réalisation des espaces publics et des autres études d'interfaces			
	Postes de dépenses	**Estimations en M€ HT CE 12/2022**	**Estimations en M€ HT courants**
Bénéficiaire Marne-au-Bois SPL	Poursuite des études de maîtrise d'œuvre et d'interfaces	967 865	1 000 000
	Poursuite des missions trans-verses	338 753	350 000
	Frais pilotage MOA	145 180	150 000
	PAI	96 787	100 000
TOTAL HT		**1 548 585**	**1 600 000**

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

5.3. Plan de financement

Le plan de financement est le suivant :

Pôle Val-de-Fontenay : Poursuite des études PRO-DCE-ACT de réalisation des espaces publics et des autres études d'interfaces Montant en € HT courants Clés de financement							
	Etat	**Région**	**CD94**	**MGP**	**Fontenay-sous- Bois**	**MAB SPL**	**Total**
Bénéfi-ciaire MAB SPL	240 000	560 000	Bloc local : 25%			400 000	**1 600 000**
			133 333	133 333	133 334		
	15%	35%	8,33%	8,33%	8,33%	25%	**100%**

5.4. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de décembre 2022.

Le Maître d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention ;
- puis de 3 % par an au-delà.

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

5.5. Modalités de paiement

5.5.1. Echéancier des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

5.5.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux Financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 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.

5.5.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

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

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

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3.

5.5.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'Etat :

La demande de versement des acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;

- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 5.3.

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

5.5.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du département du Val-de-Marne :

La demande de versement des acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie au 5.3.

Pour le Département du Val-de-Marne, le maître d'ouvrage fournira un échéancier prévisionnel affiné fin août de chaque année durant toute la durée du projet.

Cet échéancier établi au cours de l'année « N » est un prérequis pour que le Département puisse inscrire les crédits nécessaires au Budget Primitif de l'année « N+1 ».

Faute de ce renseignement, le Département ne pourra honorer une demande d'acompte du maître d'ouvrage puisqu'il n'aura pas inscrit de crédits de paiement à son budget.

5.5.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de la Métropole du Grand Paris

Le Maître d'ouvrage procède auprès de la Métropole du Grand Paris aux appels de fonds selon l'échéancier joint en annexe 1, dans la limite du montant maximal de subvention alloué : Ils sont accompagnés d'un état récapitulatif des factures réglées et d'un état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention, ainsi que d'un certificat détaillé d'avancement du projet, visés par le Directeur de l'Opération.

5.5.2.5. Demande de versement des acomptes auprès de la commune de Fontenay-sous-Bois :

Les demandes de versement d'acomptes auprès de la commune de Fontenay-sous-Bois comprendront les éléments suivants :

- un courrier d'appel de fonds avec référence de l'opération, de la convention et du numéro d'engagement comptable de la Ville,
- une facture d'acompte mentionnant le numéro d'engagement comptable de la Ville,
- l'état récapitulatif des versements déjà demandés au titre de la présente convention,
- un récapitulatif de l'échéancier prévisionnel pour l'année N+1,
- un certificat d'avancement études signé par la SPL Marne-au-Bois,
- la demande d'acompte signée par le représentant légal du bénéficiaire, déposée sur la plateforme dédiée Chorus pro

5.5.2.6. Plafonnement des acomptes

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

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale

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

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

Pour le département du Val-de-Marne conformément à son Règlement budgétaire et financier, le versement acomptes cumulés ne peut pas excéder 80% de la subvention attribuée.

Pour la Métropole du Grand Paris, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la MGP définie au plan de financement à l'article 5.3.

Pour la commune de Fontenay-au-Bois, le versement acomptes cumulés ne peut pas excéder 80% de la subvention attribuée.

5.5.3. Versement du solde

5.5.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région :

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.5.2, chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération.

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposé selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Cet état récapitulatif des paiements précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre le maître d'ouvrages et les Financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
  - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- Des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.5.2;

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

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

Toute demande de versement de solde est ferme et définitive.

5.5.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'Etat :

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

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

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

5.5.3.3. Demande de versement du solde auprès du département du Val-de-Marne :

Le versement du solde est subordonné à la production par le bénéficiaire d'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :

- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'opération en euros courants ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si la décomposition du coût selon les postes constitutifs a été modifiée par accord entre le maître d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité des financeurs tel que défini à l'article 10 de la présente convention, le maître d'ouvrage rappelle cette nouvelle décomposition ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;

Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement, et par les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.5.2.3

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

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

5.5.3.4. Demande de versement du solde auprès de la MGP :

Après justification par le maître d'ouvrage de l'achèvement des travaux du projet couvert par la présente convention, le maître d'ouvrage présente pour la perception du solde :

- L'état final de règlement des dépenses daté et signé du Directeur de l'Opération ;
- Le plan de financement définitif de l'opération attesté par un représentant légal.

5.5.3.5. Demande de versement du solde auprès de la commune de Fontenay-sous-Bois :

Le versement du solde est subordonné à la réalisation complète de l'opération objet de la présente convention.

Suivant le relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du denier appel de fonds pour règlement du solde, soit, le cas échéant, au remboursement du trop-perçu.

Toutes pièces justificatives pourront être demandés pour finaliser le solde.

5.5.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.5.2, 5.5.3.

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

5.5.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

Code banque	**Code guichet**	**N° de compte**	**Clé**
17515	90000	08007005749	92
Code IBAN			**Code BIC**
FR76	1751 5900 0008 0070 0574 992		CEPAFRPP751

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département 94054 Créteil cedex	PEPD / DVM / SFM
Métropole du Grand Paris	15-19 avenue Pierre Mendès-France CS 81411 75646 PARIS Cedex 13	Direction des finances Michaël POUPARD Responsable budgétaire et comptable michael.poupard@metropolegrandparis.fr

Commune de Fontenay-sous-Bois	Hôtel de Ville 4 esplanade Louis Bayeurte 94120 Fontenay-sous-Bois	Direction générale des services techniques et de l'urbanisme Direction du développement urbain et service comptabilité Isabelle.DERBIS@fontenay-sous-bois.fr
Marne-au-Bois SPL	11 avenue du Val de Fontenay 94120 Fontenay-sous-Bois	Direction mobilité et espaces publics

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020.

Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique). Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : https://chorus-pro.gouv.fr.

Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

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

5.6. Caducité des subventions

5.6.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

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

5.6.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État

Conformément aux dispositions de l'article 11, si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement

d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Conformément aux dispositions de l'article 5, le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

Reversement partiel ou total de la subvention de l'Etat :

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

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

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

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

5.6.3. Caducité au titre du règlement Budgétaire et financier du Département du Val-de-Marne

Par dérogation au règlement budgétaire et financier du Département, le bénéficiaire dispose d'un délai de 3 ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention pour débuter les prestations financées et faire un 1er appel de fonds. A défaut, la subvention devient caduque et elle sera annulée ou reversée au Département.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par délibération de la commission permanente, sur demande du bénéficiaire, si les circonstances particulières le justifient ou si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de première demande d'acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de cinq (5) années pour présenter le solde ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

5.6.4. Caducité MGP

La présente convention deviendra caduque et la Métropole du Grand Paris ne sera plus tenue par son engagement de verser la subvention 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, le Conseil métropolitain 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 le Bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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.

5.6.5. Caducité commune de Fontenay-sous-Bois

Le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de trois (3) ans pour présenter le solde de l'Opération. Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

5.7. Comptabilité du bénéficiaire

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

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

6. Gestion des écarts

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

Les écarts sont examinés 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 de l'Opération fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

6.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

6.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'Opération ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d' un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux Financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les Financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

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

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

7. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

8. Modalités de contrôle

8.1. Par les Financeurs

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

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

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

8.2. Par Île-de-France Mobilités

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

8.3. 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.

9. Modalités d'audit

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

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

10. Organisation et suivi de la convention

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

10.1. Le comité de pilotage

Sous la présidence du maitre d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé du maître d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

10.2. Le comité des Financeurs

Le comité des Financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

10.3. Modalités de suivi de l'Opération

Dans le cadre du comité des Financeurs, 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 travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

Dans ce cadre, le maitre d'ouvrage assure un reporting général de l'Opération, qui a pour objet de présenter sous forme d'un rapport :

- La fiche d'identité du projet (programme, interlocuteurs…) ;
- Un point d'avancement (faits marquants, procédures administratives…) ;
- Le suivi du planning/ les principaux jalons ;
- Le suivi du coût de l'Opération ;
- Le suivi des risques principaux et des provisions.

Le reporting général est élaboré semestriellement par le Maître d'ouvrage et transmis aux Parties.

10.4. L'information des Financeurs, hors instances de gouvernance

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

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;

- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

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

10.5. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

11. Diffusion des études et propriété intellectuelle

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

Le maître d'ouvrage transmet aux Financeurs les Résultats des Études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les Études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

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

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

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

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

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

12. Dispositions générales

12.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.5.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

12.2. Règlement des litiges

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

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

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

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

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 à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.5.3 ;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

12.5. Date d'éligibilité des dépenses

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

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

La présente convention est établie en 8 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'État, Marc GUILLAUME Préfet de la région Île-de-France	Pour la région Île-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du conseil régional d'Île-de-France
Pour le Département du Val-de-Marne Olivier CAPITANIO Président	Pour la Métropole du Grand Paris Patrick OLLIER Président
Pour la Commune de Fontenay-sous-Bois, Jean-Philippe GAUTRAIS Maire	Pour Marne-au-Bois SPL, François Bourvic Directeur Général
Pour Île-de-France Mobilités, Laurent PROBST Directeur Général	

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

			Echéancier prévisionnel des appels de fond		
Postes de dépense	**Jalon lancement**	**Répartition initiale des coûts € HT**	**AF1 - décembre 2026**	**AF2 - juin 2028**	**AF3 - décembre 2029**
Mission 1 : Etudes ouest - secteur gare ouest et bretelle A86		**730 000**	320 000,00	280 000,00	130 000,00
Mission 2 : Etudes sud-est - secteur Sablons		**150 000**	125 000,00	25 000,00	-
Mission 3 : Etudes nord-est - secteur Péripôle		**120 000**	40 000,00	40 000,00	40 000,00
Mission 4 : Poursuite des missions transverses		**350 000**	90 000,00	190 000,00	70 000,00
Frais pilotage MOA espace publics + MOA coordination		**150 000**	50 000,00	50 000,00	50 000,00
Provision pour aléas et imprévus		**100 000**	20 000,00	40 000,00	40 000,00
TOTAL		**1 600 000**	**645 000,00**	**625 000,00**	**330 000,00**

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

Prévisionnel de réalisation			2025				2026				2027				2028				2029			
			T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Postes de dépense	**Jalon**	**Répartition initiale des coûts €HT**																				
Passage convention CP Région																						
Signature convention																						
Mission 1 : Etudes ouest - secteur gare ouest et bretelle A86		**730 000**																				
Assistance à MOA : - Appui au pilotage de l'ensemble des procédures liées à la fermeture (procédure de déclassement, mise à jour schéma directeur	fin 2025	300 000																				
MOE Bretelle		280 000																				
Interface PRO PASO	début 2026	*30 000*																				
PRO		*180 000*																				
DCE		*40 000*																				
ACT		*30 000*																				
APS Maison du Vélo	mi-2026	50 000																				
Provisions relevés complémentaires : G2 PRO et autres	à partir de T1 2026	100 000																				
Mission 2 : Etudes sud-est - secteur Sablons		**150 000**																				
MOE Espaces publics sud-est Sablons	à partir de T1 2026	100 000																				
PRO		*75 000*																				
DCE		*15 000*																				
ACT		*10 000*																				
Relevés complémentaires : G2 PRO, diagnostic réemploi et autres	à partir de T4 2025	50 000																				
Mission 3 : Etudes nord-est - secteur Péripôle		**120 000**																				
Provisions pour approfondissement des interfaces parvis/espaces publics et projets de transports (M15, T1, BBM, M1)	à partir de T1 2026	120 000																				
Mission 4 : Poursuite des missions transverses		**350 000**																				
Foncier espaces publics ouest, sud-est (régularisation) et foncier bretelle	à partir de mi-2026	100 000																				
Prise en charge MOA coordinatrice par le prolongement de la mission OPC période 2026-2028	à partir de mi-2026	250 000																				
Frais pilotage MOA espace publics + MOA coordination		**150 000**																				
Provision pour aléas et imprévus		**100 000**																				
TOTAL		**1 600 000**																				

Annexe 5: Convention T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge (REA)

2025

T7 phase 2

Convention de financement relative aux travaux du tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge REA1

Convention n° 25D34516

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

Région îledeFrance

Essonne
TERRE D'AVENIRS

îledeFrance mobilités

Table des matières

Table des matières 2
0. Préambule 7
0.1. Objectifs du Projet 7
0.2. Historique 7
0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation 8
0.4. Caractéristiques principales du Projet 8
0.5. Coût d'objectif global du Projet 9
0.6. Modalités d'actualisation 9
0.7. Rappel des conventions de financement antérieures 9
1. Définitions 10
2. Objet de la convention 10
2.1. Périmètre de la convention 10
2.2. Délais de réalisation 10
3. Rôles et engagements des parties 11
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 11
3.2. La maîtrise d'ouvrage 11
3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage 11
3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage 11
Ile-de-France Mobilités est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** du Projet. 11
3.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage 12
3.3. Les financeurs 13
3.3.1. Identification 13
3.3.2. Engagements 13
4. Modalités de financement et de paiement 13
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel 13
4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage 13
4.3. Plan de financement 14
4.4. Modalités de paiement 14
4.4.1. Échéancier des appels de fonds 14
4.4.2. Versement d'acomptes 15
4.4.3. Versement du solde 16
4.4.4. Paiement 17
4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation 17
4.5. Caducité des subventions 18
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région 18
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 19
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État 19
4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de l'Essonne 19
4.6. Comptabilité des bénéficiaires 20

5. Gestion des écarts 20
5.1 En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération 20
5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération 20
6. Modification de l'avant-projet 20
7. Modalités de contrôle 21
7.1. Par les financeurs 21
7.2. Par Île-de-France Mobilités 21
7.3. Intervention d'experts 22
8. Modalités d'audit 22
9. Organisation et suivi de la convention 22
9.1. Le comité de pilotage 22
9.2. Le comité des financeurs 22
9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance 23
9.4. Suivi de la communication institutionnelle 23
10. Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) 24
11. Dispositions générales 24
11.1. Modification de la convention 24
11.2. Règlement des litiges 24
11.3. Résiliation de la convention 24
11.4. Date d'effet et durée de la convention 25
11.5. Date d'éligibilité des dépenses 25
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds 31
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations 32

Entre,

En premier lieu,

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,

- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° CP2025-280 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20/11/2025,

- **Le département de l'Essonne**, représenté par Monsieur François DUROVRAY, président du conseil départemental, ou son délégataire, ci-après désigné « le Département » dûment mandaté par la délibération n°_____ de la commission permanente du conseil départemental en date du _____/_____/_____,

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

En deuxième lieu,

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

Ci-après désignés individuellement « le maitre d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou **« les bénéficiaires »,**

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

VU le code des transports ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'expropriation ;

VU le code de la commande publique

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

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

VU la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

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 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

VU la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

VU la délibération n° SP-2023-1-074 du 18 décembre 2023 approuvant le règlement budgétaire et financier du Département

Vu la délibération n°2006/1169 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 13 décembre 2006 approuvant le dossier d'objectifs et des caractéristiques principales relatifs au tramway Villejuif – Athis-Mons puis Juvisy-sur-Orge,

Vu la délibération n°2010/0114 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 17 février 2010 approuvant le bilan de la concertation préalable,

Vu la délibération n°2012/0207 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2012 approuvant le dossier de schéma de principe,

Vu la délibération n°2012/0288 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 octobre 2012 approuvant le dossier préalable à l'enquête d'utilité publique,

Vu la délibération n°2013/169 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juillet 2013 approuvant la convention de maîtrise d'ouvrage partagée (Article II-2 Loi MOP) pour les études d'adaptations du SMR et PCL,

Vu l'arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/630 du 27 novembre 2013 déclarant d'utilité publique le projet et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge,

Vu l'arrêté préfectoral n°2018/SP2/BCHT/n°053 du 19 septembre 2018 portant prorogation des effets de la déclaration d'utilité publique n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/630 du 27 novembre 2013 déclarant d'utilité publique le projet et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme de la commune de Juvisy-sur-Orge,

Vu la délibération n°2015/051 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 février 2015 approuvant le dossier d'études d'Avant-projet,

Vu la délibération n°2015/533 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015, approuvant la convention de financement des études de projet (PRO), d'assistance aux contrats de travaux (ACT), acquisitions foncières complémentaires et premiers travaux,

VU la délibération n° CP2025-280 du 20/11/2025 du conseil régional approuvant la présente convention,

VU la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° …… du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

0. Préambule

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

0.1. Objectifs du Projet

Une première phase du tramway T7, mise en service le 16 novembre 2013, permet de relier Villejuif (Louis Aragon) et Athis-Mons (Porte de l'Essonne) en 30 minutes environ, avec une fréquence de 6 min en heure de pointe. Longue de 11,2 km, la première phase de T7 dessert notamment le pôle d'emploi Orly-Rungis et offre des correspondances avec plusieurs lignes existantes ou en projet, notamment le RER C, la ligne 7 du métro, le TVM et les lignes 14 et 15 Grand Paris Express.

La seconde phase du tramway T7, située en totalité sur le département de l'Essonne (91), consiste en une extension du tramway T7 entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge. Ce projet permet de relier le terminus provisoire d'Athis-Mons Porte de l'Essonne à la gare RER de Juvisy-sur-Orge en traversant trois communes : Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge.

Avec 6 nouvelles stations, le tracé de 3,7 km dessert les quartiers bordant la RN7 au sud d'Orly ainsi que le centre-ville de Juvisy-sur-Orge.

A l'échelle du réseau de transport régional, le projet de liaison tramway Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge, vise à :

- Renforcer le maillage du réseau ;
- Renforcer les liaisons banlieue à banlieue entre les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne.

A l'échelle du projet, les objectifs sont :

- D'améliorer les conditions de déplacements ;
- D'augmenter l'utilisation des transports collectifs ;
- De favoriser l'accès du nord et du sud Essonne au pôle d'emplois d'Orly-Rungis ;
- D'accompagner la requalification et le renouvellement urbain de la RN7.

0.2. Historique

Un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) portant sur le prolongement entre Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge du tramway Villejuif - Juvisy a été approuvé par le Conseil du STIF le 13 décembre 2006 et un complément de concertation s'est déroulé du 9 juin au 4 juillet 2008 sur cette base.

Le 27 novembre 2013, le prolongement du tramway T7 entre les stations Athis-Mons Porte de l'Essonne et Juvisy RER a été déclaré d'utilité publique par arrêté du Préfet de l'Essonne.

L'enquête parcellaire a eu lieu du 22 septembre au 7 octobre 2014.

Le commissaire-enquêteur a remis un avis favorable à l'acquisition des parcelles concernées.

Les études de niveau avant-projet (AVP) ont été approuvées le 11 février 2015 en Conseil d'administration du STIF.

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

Le projet de prolongement du tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge a été inscrit au Contrat particulier entre la Région et le Département de l'Essonne en 2008, à hauteur de 30 M€, puis à la Convention particulière entre l'Etat et la région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 signée le 26 septembre 2011 pour un montant de 30 M€ également.

Il a été inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, voté par le Conseil régional le 18 juin 2015 et Le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 réaffirme l'importance du développement de lignes de transport collectif en site propre sur voirie à l'échelle des bassins de vie et identifie notamment le prolongement tramway à Juvisy-sur-Orge dans ces cadres de financement.

Il est désormais inscrit au volet « mobilités » 2023-2027 au contrat de plan Etat-Région 2021-2027 voté par le conseil régional du 26 septembre 2024.

0.4. Caractéristiques principales du Projet

Le projet T7 phase 2 parcourt le plateau d'Athis et de Paray-Vieille-Poste le long de la RN7 et dessert le centre-ville de Juvisy-sur-Orge situé dans la vallée de la Seine.

L'extension du tramway sera de de 3,7 km. Son tracé comporte une section enterrée de 900 m de long qui permet de franchir un dénivelé d'environ 50 m entre le plateau et la Vallée de la Seine.

Outre la station terminus actuelle de la phase 1 d'Athis-Mons Porte de l'Essonne, le T7 phase 2 comptera 6 nouvelles stations :

- 3 stations sur l'ex-Route Nationale 7 : Le Contin, Stade Delaune et Pyramide,
- 1 station enterrée : la station Observatoire,
- 1 station dans le centre-ville de Juvisy-sur-Orge : Maréchal Leclerc,
- 1 station terminus intégrée au projet de Grand Pôle Intermodal de Juvisy (gare RER).

Les caractéristiques principales du projet T7 phase 2 sont les suivantes :

Longueur de la ligne	**3,7 km**, dont 0,9 km en ouvrages
Nombre de stations	**6 stations** dont une souterraine
Interstation moyenne	610 m
Fréquence de passage en heure de pointe	Ensemble de la ligne T7 prolongée : 6 minutes. Infrastructure dimensionnée pour permettre l'exploitation de la ligne avec 1 rame toutes les 4 minutes par sens, en heure de pointe
Temps de parcours	Ligne T7 prolongée Villejuif – Juvisy : 47 minutes Villejuif – Athis-Mons : 35 minutes **Athis-Mons Porte de l'Essonne – Juvisy RER : 12 minutes**

Matériel roulant	Tramway fer 33 m de type Citadis (idem T7 phase 1) Capacité : 200 voyageurs (dont 54 places assises) Nombre de rames nécessaires au prolongement : 7 Nombre de rames total : 26

0.5. Coût d'objectif global du Projet

Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 février 2015, est de **223 500 000 € HT aux conditions économiques de 07/2011.**

Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

Maîtres d'ouvrage	Montant en € HT constants CE de **07/2011**
Ile-de-France Mobilités	215 400 000 €
RATP	8 100 000 €
TOTAL	223 500 000 €

0.6. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 07/2011. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 3 % par an au-delà.

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

0.7. Rappel des conventions de financement antérieures

- Convention de financement d'un montant de 3,16 M€ HT relative aux études préliminaires, à la réalisation du schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique du tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge (2010)

- Convention de financement relative aux études d'avant-projet (AVP) et aux premières acquisitions foncières du tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge (2013) de 13 M€ HT ;

- Convention de financement des Etudes Projet (PRO), mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT), acquisitions foncières complémentaires et premiers travaux (2015) de 113 333 334 € courants HT ;

Il est convenu ce qui suit :

1. Définitions

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

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

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

Un Projet comporte donc plusieurs Opérations.

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

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

2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement d'une partie des travaux relatifs au projet ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs à cette REA1 dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- de définir les documents à remettre aux Parties

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

« Tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge **-** Convention de financement relative à la REA1 **».**

2.1. Périmètre de la convention

Les éléments couverts par la présente convention consistent à permettre une partie des travaux nécessaires à la réalisation du projet de tramway T7 Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge, sur le périmètre de maitrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités.

2.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 72 mois à partir de la notification de la convention.

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

3. Rôles et engagements des parties

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage

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

Ile-de-France Mobilités et la RATP sont désignés maîtres d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2 de la présente convention. Toutefois, dans le cadre de la présente convention REA1, seul le périmètre de maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités est concerné.

3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage

Ile-de-France Mobilités est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** du Projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des Études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du Projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage coordinateur se charge :

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage du Projet ;
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 9 de la convention).

Le maître d'ouvrage coordinateur ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 2.2 de la convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant Ile-de-France Mobilités et la RATP, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relatives aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du Projet.

L'Etat, la Région et Île-de-France Mobilités en sont tenus informés par transmission de la convention dès sa signature.

3.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

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

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

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

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

3.2.3.1 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). »

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

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

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- Le Département de l'Essonne.

3.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.

4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **108 457 834,79€ HT euros courants.**

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

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'acquisition foncière, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage

Chaque maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

Tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge - T7 phase 2REA 1		
Bénéficiaires	**Poste de dépenses**	**Estimation des Coûts en € HT courants**
Ile-de-France Mobilités	Frais de MOA/MOE	23 255 335,28 €
	Acquisitions foncières	1 189 903,12 €
	Travaux	80 199 565,47 €
	PAI	3 813 030,92 €
	Sous Total	**108 457 834,79 €**

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

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

4.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants Tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-OrgeT7 phase 2 – REA 1 **108 457 834,79€€ HT courants** **Clés de financement**				
	Etat	**Région**	**Département de l'Essonne**	**Total**
Ile-de-France Mobilités	39 044 820,52 €	53 144 339,05 €	16 268 675,22 €	**108 457 834,79** €
	36 %	49 %	15 %	**100 %**

4.4. Modalités de paiement

4.4.1. Échéancier des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

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

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

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

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

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

La demande de versement des acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;

un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3.

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

Concernant les modalités d'envoi des appels de fonds pour l'État, les factures devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

• le numéro SIRET de l'Etat : 110 002 011 00044

• le code du service exécutant : CGFB200094 (code du CPCM)

• le numéro de l'engagement juridique (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

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

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

4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département de l'Essonne :

La demande de versement des acomptes par Île-de-France Mobilités comprendra :

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

• l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement, leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations, et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2. de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le Directeur d'opération.

4.4.2.4. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.
Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versé aux bénéficiaires est plafonné :

- à 80% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 Il peut être porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois

Conformément au règlement financier du **Conseil départemental de l'Essonne**, le montant cumulé des acomptes versés aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement de la phase REA ne peut excéder 80 % du montant de la subvention.

4.4.3. Versement du solde

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

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2 chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération Tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge **-** REA1 .

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

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

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

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

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

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

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

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

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

4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département de l'Essonne

Le paiement du solde est subordonné à la fourniture de l'ensemble des documents mentionnés dans le règlement financier départemental (montant et durée de validité de la convention). Si au moins une convention de financement relative à cette Opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde prévues au présent article 4.4.3 sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette Opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

4.4.4. Paiement

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

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

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

4.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :

- Ile-de-France Mobilités sur le compte dont le RIB est le suivant:

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

Code IBAN							**Code BIC**
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

-

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

	Adresse de facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Département de l'Essonne	Boulevard de France - Georges Pompidou 91012 Evry-Courcouronnes Cedex	Direction des Finances sbc.sgrdgatm@cd-essonne.fr
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements

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

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 ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
  - Le Département de l'Essonne : 229 102 280 00018.
- Le code service ;
  - L'État : EALCPCM075
  - La région Île-de-France : 200
  - Le Département : 00600
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

4.5. Caducité des subventions

4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un **délai de trois (3) ans** à compter

de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte.

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

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

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

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

4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018

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

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

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

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

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

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

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

4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de l'Essonne

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de l'organe délibérant, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de l'organe délibérant. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Lorsque l'Opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, comme c'est le cas en l'espèce, 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.

4.6. Comptabilité des bénéficiaires

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

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

5. Gestion des écarts

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

5.1 En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération

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

5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par le(s) maître(s) d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le(s) maître(s) d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 9.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et le(s) maître(s) d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le(s) maître(s) d'ouvrage est (sont) entendu(s) et informé(s) de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la Convention de financement.

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

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

6. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage, sur son périmètre/leurs périmètres respectifs, de demandes, de l'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

xx. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la région et l'AO peuvent solliciter du Maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.
Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.
Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux.
Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

7. Modalités de contrôle

7.1. Par les financeurs

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

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

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

7.2. Par Île-de-France Mobilités

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

7.3. Intervention d'experts

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

8. Modalités d'audit

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

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

9. Organisation et suivi de la convention

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

9.1. Le comité de pilotage

Sous la présidence du maitre d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit autant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 6 et 8 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.2. Le comité des financeurs

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Les maîtres) d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance

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

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

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 du Projet.

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

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de

concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par les maîtres d'ouvrage.

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Tramway T7 Athis-Mons - Juvisy-sur-Orge **-** REA1 » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le(s) maître(s) d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités. / ou autre à adapter pour les projets ferroviaires inter-régionaux].

Sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités, le(s) maître(s) d'ouvrage organise(nt) conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir au plus tard dans les [cinq années] qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage [coordinateur] transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités et aux financeurs [après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage].

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

11. Dispositions générales

11.1. Modification de la convention

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

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée 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 présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération.

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, 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 prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 7 et des stipulations de l'article 8, la présente convention expire :

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

11.5. Date d'éligibilité des dépenses

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour la Région Île-de-France,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

Pour le Département de l'Essonne,

François DUROVRAY
Président du Département de l'Essonne

La présente convention est établie en exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Ile-de-France Mobilités	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Etat	9 761 205,13 €	9 761 205,13 €	7 808 964,11 €	7 808 964,10 €	3 904 482,05 €	39 044 820,52 €
Région Île-de-France	13 286 084,76 €	13 286 084,76 €	10 628 867,81 €	10 628 867,81 €	5 314 433,91 €	53 144 339,05 €
Département de l'Essonne	4 067 168,81 €	4 067 168,81 €	3 253 735,04 €	3 253 735,04 €	1 626 867,52 €	16 268 675,22 €
TOTAL	27 114 458,70 €	27 114 458,70 €	21 691 566,96 €	21 691 566,95 €	10 845 783,48 €	108 457 834,79 €

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

- Travaux préparatoires du T7 : ont démarré en février 2023 et se sont achèves pendant l'été 2025
- Déviations réseaux concessionnaires : ont démarré en avril 2023 et se poursuivent jusqu'en 2026
- Publication et notification de l'ensemble des marchés de travaux :
    - Notification AMU1 en juin 2024 et début des travaux en février 2025
    - Passation marché VFE en cours, notification T1 2025 et début travaux mai 2025
    - Marché GC en cours de consultation, offres initiales reçues et négociations effectuées. Publication DCE V2 avril 2025, offres attendues pour la rentrée 2025 et en notification et début des travaux en 2026.
    - Consultation marché SLT, CFO, ESV et MOB courant 2025 - 2026
    - Consultation marché AMU2 (Juvisy) en 2026
- Durée de travaux : 6 ans (dont ouvrages enterrés : 48 mois)
- Mise sous tension, essais, marche à blanc : 2031
- Mise en service : 2032

Annexe 6: Convention Pôle de Melun (REA)

2025

Pôle d'échanges multimodal de Melun

Convention de financement relative à la deuxième tranche des travaux sur le périmètre ferroviaire

Convention n°

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

Région îledeFrance

seine&marne
LE DÉPARTEMENT

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
MELUN VAL DE SEINE

SNCF
GARES & CONNEXIONS

îledeFrance mobilités

Table des matières

Table des matières 2
0. Préambule 7
0.1. Objectifs du Projet 7
0.2. Historique 9
0.3. Caractéristiques principales du Projet 10
0.4. Coût d'objectif global du Projet 10
0.5. Modalités d'actualisation 11
0.6. Rappel des conventions de financement antérieures 11
1. Définitions 13
2. Objet de la convention 13
2.1. Périmètre de la convention 13
2.1.1. Rappel du périmètre du Projet : 13
2.1.2. Périmètre de l'opération 14
2.2. Délais de réalisation 14
3. Rôles et engagements des parties 14
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité 14
3.2. La maîtrise d'ouvrage 15
3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage 15
3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage 15
3.3. Les financeurs 16
3.3.1. Identification 16
3.3.2. Engagements 16
4. Modalités de financement et de paiement 17
4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel 17
4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage 17
4.3. Plan de financement 18
4.4. Modalités de paiement 18
4.4.1. Échéancier des appels de fonds 18
4.4.2. Versement d'acomptes 18
4.4.3. Versement du solde 20
4.4.4. Paiement 21
4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation 21
4.5. Caducité des subventions 23
4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région 23
4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement 23
4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État 23
4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de Seine-et-Marne 23

4.5.5. Caducité des subventions de la CAMVS 24
4.5.6. Caducité des subventions d'Île-de-France Mobilités 24
4.6. Comptabilité du bénéficiaire 24
5. Gestion des écarts 24
5.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération 24
5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération 25
6. Modification de l'avant-projet 25
6.1. Dispositions en cas de modification des délais 26
7. Modalités de contrôle 26
7.1. Par les financeurs 26
7.2. Par Île-de-France Mobilités 26
7.3. Intervention d'experts 26
8. Modalités d'audit 26
9. Organisation et suivi de la convention 27
9.1. Le comité de pilotage 27
9.2. Le comité des financeurs 27
9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance 28
9.4. Suivi de la communication institutionnelle 28
10. Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) 28
11. Dispositions générales 29
11.1. Modification de la convention 29
11.2. Règlement des litiges 29
11.3. Résiliation de la convention 29
11.4. Date d'effet et durée de la convention 30
11.5. Date d'éligibilité des dépenses 30
ANNEXES 37
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€) 38
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations 39

Entre,

En premier lieu,

- L'État, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,

- La région Île-de-France, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n°CP2025-280 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20 novembre 2025,

- Le Département de Seine-et-Marne, représentée par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n°_____ du conseil départemental en date du _____,

- La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, représentée par son Président en exercice, Franck Vernin, ci-après désigné par « la CAMVS », dûment mandaté par la délibération du Conseil Communautaire n°_____en date du _____,

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

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

En deuxième lieu,

- 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 son Directeur Général par intérim, Monsieur Alain Quinet,

Ci-après désignés individuellement « le maitre d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou **« les bénéficiaires »,**

Et en dernier lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique

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

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

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

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

Vu la délibération n°-2012/06/29-7/02 du Conseil départemental de Seine-et-Marne du 29 juin 2012 approuvant son Règlement Budgétaires et Financier, modifié,

Vu la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) n°2021.2.3.7.67 du 2 avril 2021 portant approbation du Schéma de Principe d'Aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de la Gare de Melun ;

Vu la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

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 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'Avant-Projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire n°2021.7.25.176 du 15 décembre 2021 approuvant le traité de concession d'aménagement avec la Société Publique Locale d'Aménagement Melun Val de Seine pour le réaménagement du quartier centre gare de Melun ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20220712-138 du 12 juillet 2022 approuvant la déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2022/38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022 portant déclaration d'utilité publique au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun ;

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

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20230628-134 du 28/06/2023 approuvant l'AVP administratif du pôle-gare de Melun ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20231012-197 du 12 octobre 2023 approuvant la convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux du pôle-gare de Melun ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240618-130 du 18 juin 2024 approuvant la convention de financement relative aux études de projet PRO-DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur les périmètres ferroviaire et intermodal du pôle-gare de Melun.

Vu la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
Vu la délibération de la commission permanente n° CP2025-280 du 20 novembre 2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil départemental n° …… du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération du conseil communautaire n° …… du _____/_____/_____ approuvant la présente convention ;

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

0. Préambule

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

0.1. Objectifs du Projet

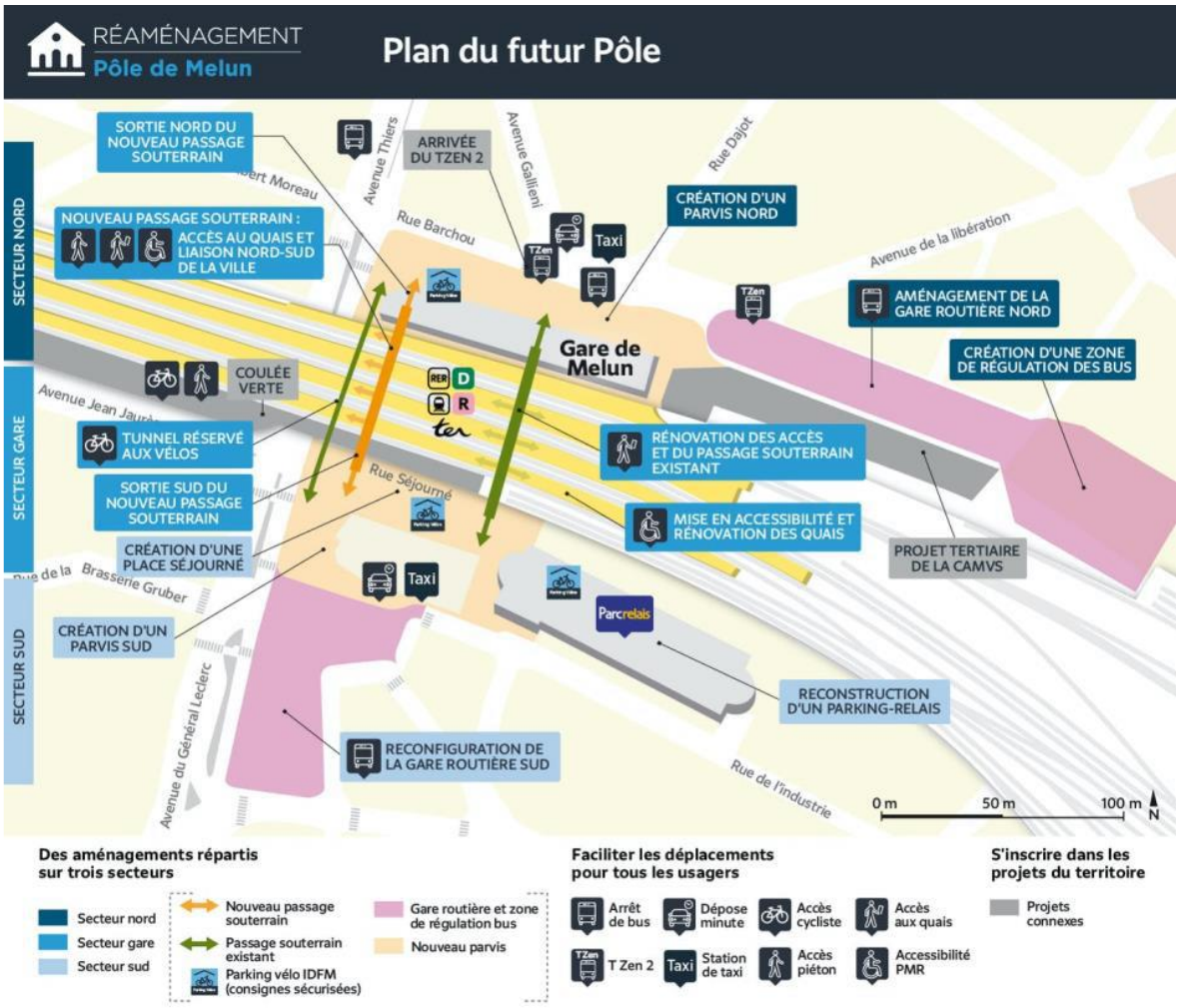
La gare de Melun a vu passer 15,7 millions de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans), soit en moyenne 47 400 voyageurs par jour (montées et descentes cumulées). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec, notamment, une estimation de +31% de montants en direction de Paris.
La gare ferroviaire est actuellement non accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le pôle gare dispose aujourd'hui :

- d'un souterrain urbain piétonnier de 4 m de large sous contrôle d'accès ;
- d'un parking de stationnement régional (PSR) de 600 places utilisées à 80% par les usagers du train se rendant en gare de Melun. Des problèmes d'étanchéité et de défauts au niveau de la structure porteuse ont été diagnostiqués ;
- d'une gare routière au nord sur parvis (pour les lignes régulières urbaines du Grand Melun) ;
- d'une gare routière au sud (pour les lignes interurbaines Seine et Marne Express).

Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)

Le Projet s'articule **autour de 2 périmètres (le périmètre ferroviaire et le périmètre intermodal)**, **et de projets connexes** (projet tertiaire de la CAMVS, et arrivée du Tzen 2), comme présentés dans le plan du futur pôle (page suivante) :



Présentation schématique du futur pôle d'échanges de Melun

- **La zone ferroviaire**

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, SNCF Gares & Connexions a développé un programme de mise en accessibilité. Ce programme comprend en particulier la création d'un nouveau passage souterrain accessible depuis les deux parvis et intégrant un lien ville-ville, un rehaussement total ou partiel des quais, une rénovation du passage souterrain SNCF existant, un remplacement des lignes de contrôle automatique de billets par un système plus capacitaire, des dispositifs pour les mal-voyants et autres handicaps, un renouvellement du mobilier urbain, ainsi que plusieurs petites interventions sur le site de la gare.
Le nouveau passage souterrain débouchera au rez-de-chaussée sur un nouvel ouvrage de liaison surplombant la sortie nord du passage souterrain, dit « sortie nord », qui abritera un parking vélos Île-de-France Mobilités, quelques commerces et activités ayant pour vocation de participer à la dynamisation de la vie de quartier.

- **La zone intermodale divisée en 2 secteurs :**
    - **La zone nord**

Elle comprend quatre éléments de programme et est en interface avec un projet hors PEM : l'immeuble tertiaire Quartier Centre Gare situé sur la parcelle de l'ancienne halle SERNAM.
Le parvis nord aura une fonction de circulation de flux de voyageurs, d'espace d'échanges, de pause, et de lieu de rencontre.

Des accès par le niveau bas de la rue Barchou (aujourd'hui non accessible pour les personnes à mobilité réduite du fait d'une pente importante) seront créés grâce au nouvel ouvrage de liaison. Les renforcements de la visibilité et de l'accessibilité du tunnel vélo faciliteront les cheminements cyclistes.
La gare routière du réseau Melibus au nord de la gare, qui est saturée, sera reconfigurée pour être plus capacitaire (dix quais de dépose dont deux pour bus articulés) et pour accueillir le Tzen 2.
Dans le prolongement de la gare routière, la zone de régulation, aura vocation à accueillir les bus pendant leur temps de pause prolongé (six bus, dont deux bus articulés). L'implantation du site, sur une zone SNCF nécessite la libération des emprises (quatre voies SNCF) et la reconstitution des installations concernées. 10 / 42 Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 1 du périmètre ferroviaire et PRO-DCE / REA 1 du périmètre intermodal urbain.

- **La zone sud**

Sur la zone sud du Projet, un abri, dit « sortie sud », permettra de rendre les accès aux deux passages souterrains plus lisibles. Au débouché de ces passages, la nouvelle place Séjourné sera réaménagée en parvis de gare. Cela nécessitera de démolir deux bâtiments de ICF Habitat (hébergeant logements sociaux, centre social, et service de santé au travail SNCF). Une part importante de l'espace public sera dédiée au vélo : un parking vélos Île-de-France Mobilités (d'environ 50 m²), un bâtiment pour la location de vélos (95 m²), ainsi que des arceaux vélos y seront aménagés.
Un nouveau parvis sud sera aménagé sur la place de l'Ermitage permettant de placer les arrêts de départ des bus au plus proche de l'entrée de la gare. La gare routière sud sera réaménagée via la création de deux lignes de poste à quai entièrement dédiées à l'accueil des bus du réseau Seine-et-Marne Express, permettant de pallier le manque d'espace actuel.

Le parc de stationnement régional (PSR) de Melun, construit en 1976, comporte 664 places de stationnement réparties sur quatre niveaux (R+3). Le parking étant sujet à une saturation chronique depuis une quinzaine d'années, et présentant des défauts au niveau de la structure porteuse, une reconstruction en un parking-relais, permettra d'augmenter sa capacité (R+5, 950 places environ).

0.2. Historique

À la suite de la concertation préalable de 2018 et à la conduite des études préliminaires, le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ont été approuvés par le Conseil d'Administration d'Île-de-France mobilités en avril 2021.
Depuis :

- **Sur le périmètre ferroviaire**, suite à l'approbation de l'Avant-Projet par Île-de-France Mobilités à son conseil d'octobre 2021, il a été conduit des études de Projet (PRO) sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- **Sur le périmètre intermodal** : il a été conduit les études d'Avant-Projet (AVP) sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine déléguée à la Société Melun Val de Seine Aménagement.

Le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé en juin 2023, l'avant-projet consolidé d'aménagement du pôle gare de Melun, avec un coût d'objectif de 143,4 M€ (ce 01/2023) hors substitutions routières pour le périmètre ferroviaire, et de 53,03 M€ (ce 01/2023) pour le périmètre intermodal, y compris le coût des acquisitions foncières.

Une convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux du pôle d'échanges multimodal de Melun a été approuvée par le conseil d'administration le 12 octobre 2023. Ces premiers travaux ont démarré à l'été 2023 et ont consisté à déconstruire des bâtiments SNCF (B10 au nord) et ICF (au sud), à reloger les activités d'exploitation de gare et à élargir un accès aux quais (E2) en raison de la suppression d'un autre accès existant (E4).

Une convention de financement relative aux études de projet PRO-DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur les périmètres ferroviaire et intermodal du pôle-gare de Melun a été approuvée par le conseil d'administration le 18 juin 2024. Les frais de substitutions routières liées à la réalisation du futur passage souterrain sont financés dans le cadre de cette convention et de ses avenants.

0.3. Caractéristiques principales du Projet

Le pôle d'échanges de Melun porte sur deux périmètres (ferroviaire et intermodal) et comporte plusieurs éléments de programme dont l'objectif est d'améliorer l'accueil et les cheminements des voyageurs du réseau de transport en commun ferroviaire et routier, des piétons, des cycles, et des automobilistes.

Ce projet s'articule autour du nouveau passage souterrain Nord-Sud (PASO), qui permettra de rendre la gare ferroviaire accessible depuis les deux parvis.

Cet aménagement est accompagné : d'une requalification des deux parvis Nord et Sud (notamment avec un nouvel ouvrage de liaison surplombant la sortie nord du passage souterrain), de l'organisation des deux gares routières, de la reconstruction et labélisation du parking en parking-relais, d'implantation de places de stationnement des vélos et d'évolutions en ce qui concerne la fonctionnalité du site. Le projet vise globalement à simplifier le rabattement, les correspondances et le cheminement des voyageurs depuis et vers la gare.

Pour mener à bien la transformation du pôle, de nombreux aménagements de l'espace urbain sont prévus :

- La redéfinition des espaces des gares routières pour gérer les flux de bus ;
- La désaturation des espaces en gare SNCF ;
- La mise en accessibilité de tous les espaces publics du pôle-gare, y compris au sein de la gare SNCF ;
- Le développement des infrastructures cyclables ;
- L'amélioration des cheminements piétons ;
- Une meilleure gestion des stationnements en rabattement.

0.4. Coût d'objectif global du Projet

Le coût d'objectif du Projet, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28/06/2023, est de 196,43 M€ HT (hors substitutions routières) aux conditions économiques de janvier 2023.

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet, d'acquisitions foncières, aux études de projet, d'assistance aux contrats de travaux, les travaux préparatoires et les travaux, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

Maîtres d'ouvrage		Montant en M€ HT constants CE de **01/2023**
SNCF Gares & Connexions pour le périmètre ferroviaire (hors substitutions routières)		143,40 M€
SPL Melun Val de Seine Aménagement pour le périmètre intermodal	Total	53,03 M€
	Dont (financés hors CPER) :	
	éco-stations bus nord et sud	*8,22 M€*
	parc-relais	*26,45 M€*
	stationnements parkings vélo IDFM	*0,23 M€*
TOTAL (hors substitutions routières)		196,43 M€

0.5. Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2023. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 3 % par an au-delà.

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

0.6. Rappel des conventions de financement antérieures

- La convention de financement DOCP – concertation préalable – Schéma de principe – enquête publique (n°16DPI020), d'un montant de 1,3 M€, approuvée en CP Région le 21/09/2016 (n°CP2016-399), et au CA d'IDFM le 05/10/2016 (Délibération n°2016/456) notifiée le 03/03/2017.
- Les études AVP du périmètre ferroviaire d'un montant de 3,37 M€ ont été financées dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,898 M€) et d'un financement complémentaire assuré par la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (d'un montant de 0,472 M€) – convention n°20D08445, délibérée au Conseil Communautaire de la CAMVS le 3 février 2020 (CP 2020.1.58.38).

- La convention de financement de l'enquête publique d'un montant de 0,15 M€, approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 07/06/2022 – convention n°21D12505
- La convention de financement des études AVP du périmètre intermodal et de consolidation de l'AVP administratif d'un montant de 0,805 M€, approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 11/07/2022 – convention n°21D12525.
- La Convention de financement des études PRO du périmètre ferroviaire d'un montant de 5,05 M€ ont été financées dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,525 M€) et d'un financement CPER (d'un montant de 2,525 M€), approuvé en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 08/12/2022– convention n°21D112526
- La Convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux d'un montant de 5,05 M€ approuvé en CP Région le 19/09/2023 (n° CP 2023-255), et au CA d'IDFM le 12/10/2023 (Délibération n°20231012-197) notifiée le 27/05/2024 – convention n°23D26801.
- La Convention de financement relative la réalisation des études PRO DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur le périmètre ferroviaire et sur le périmètre intermodal approuvé en CP Région le 30/05/2024 (N° CP 2024-141), et au CA d'IDFM le 18/06/2024 (Délibération n°20240618-130) notifiée le 25/11/2024 – convention n°24D30155.

Il est convenu ce qui suit :

1. Définitions

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

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

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

Un Projet comporte donc plusieurs Opérations.

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

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

2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux relatifs à la réalisation de la deuxième phase de travaux du périmètre ferroviaire du pôle de Melun ;

- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs à la deuxième phase du périmètre ferroviaire dans le respect du calendrier général de l'opération ;

- de définir les documents à remettre aux Parties

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

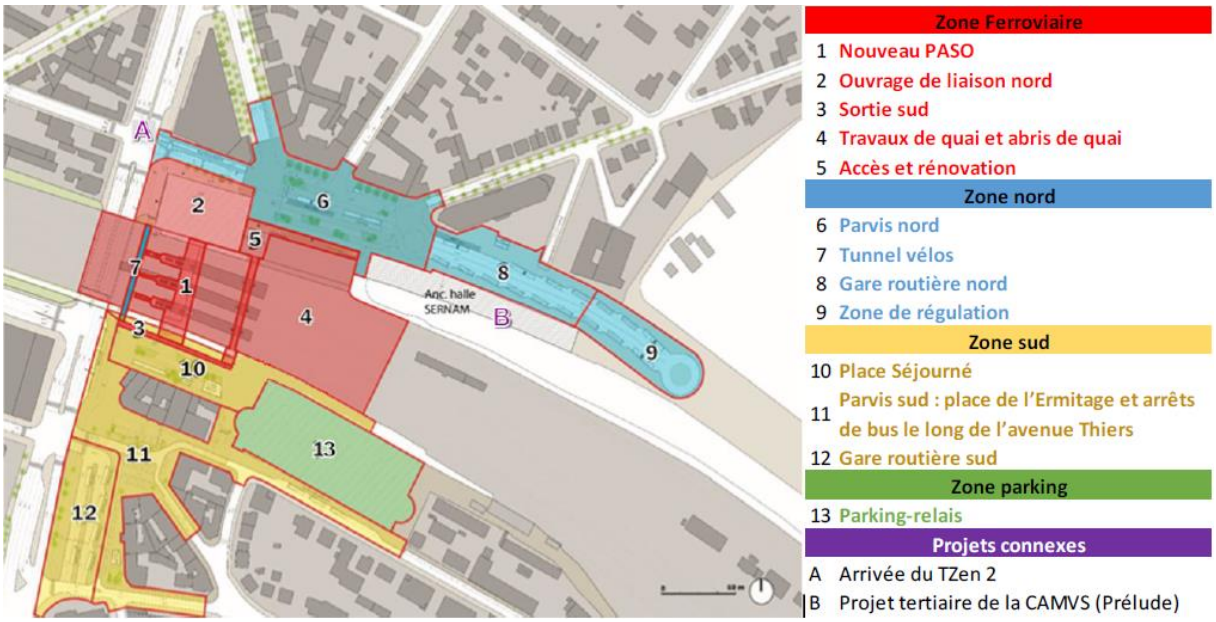
« Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 2 du périmètre ferroviaire »

2.1. Périmètre de la convention

2.1.1. Rappel du périmètre du Projet :

Le Projet s'articule **autour de 2 périmètres (le périmètre ferroviaire et le périmètre intermodal)**, **et de projets connexes** (projet tertiaire de la CAMVS, et arrivée du Tzen 2), comme présentés dans le plan du futur pôle (page suivante) :

- Le périmètre ferroviaire sous MOA SNCF G&C (éléments de programme 1 à 5 dans le plan suivant) ;
- Le périmètre intermodal sous MOA SPL (éléments de programme 6 à 13) ;



2.1.2. Périmètre de l'opération

La deuxième tranche des travaux, objet de la convention dite REA2, périmètre ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, ne porte que sur les périmètres suivants :

- la création d'un ouvrage de liaison Nord (dit « émergence Nord ») ;
- la création d'un nouvel accès sud lié au nouveau passage souterrain ;
- la rénovation du passage souterrain existant et des accès existants.

2.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 84 mois à partir de la notification de la convention.

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

3. Rôles et engagements des parties

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage

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

SNCF Gares & Connexions est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2 de la présente convention.

3.2.2. Engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

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

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

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

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

3.2.3. 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). »

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

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

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département de Seine-et-Marne ;
- la communauté d'agglomération Melun Val de Seine ;
- Île-de-France Mobilités ;
- SNCF Gares & Connexions.

3.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.

4. Modalités de financement et de paiement

4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **41 525 712 € HT euros courants.**

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

L'estimation de ces dépenses inclut les frais d'acquisition foncière, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

4.2. Coûts détaillés par maitre d'ouvrage

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

Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 2 du périmètre ferroviaire		
Bénéficiaires	**Périmètre**	**Estimation des Coûts en € HT**
MOA SNCF G&C	Emergence Nord	32 726 923 €
	Nouvel accès sud	1 074 138 €
	Rénovation PASO et accès existants	7 724 651 €
TOTAL		**41 525 712 €**

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

4.3. Plan de financement

Le plan de financement de synthèse, s'agissant du périmètre ferroviaire sous MOA SNCF Gares & Connexions, est le suivant :

Plan de financement de synthèse de la convention REA 2 – Périmètre ferroviaire - MOA SNCF Gares & Connexions Montant € courants HT et clefs de financement						
Etat	**Région**	**CD77**	**CAMVS**	**SNCF G&C**	**IDFM**	**Total**
4 673 357 €	15 923 808 €	90 987 €	168 977 €	10 298 582 €	10 370 001 €	**41 525 712 €**
11,25%	38,35%	0,22%	0,41%	24,80%	24,97%	**100 %**

4.4. Modalités de paiement

4.4.1. Échéancier des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

4.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des périmètres tels que définis à l'article 4.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département de Seine-et-Marne :

La demande de versement d'acomptes comprendra :

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

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

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

4.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de la CAMVS :

La demande de versement d'acomptes comprendra :

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

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

Conformément à l'ordonnance du 26 juin 2014, dans le cadre de la modernisation de l'action publique, l'utilisation d'un portail électronique est obligatoire depuis le 1er janvier 2020. Ainsi, les appels de fonds (acomptes ou solde) devront être adressés sur le portail gratuit et sécurisé Chorus Pro https://chorus-pro.gouv.fr.

4.4.2.5. Demande de versement des acomptes auprès d'Île-de-France Mobilités :

Vu le Règlement Budgétaire et Financier d'Île-de-France Mobilités approuvé par la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2018/261 du 11 juillet 2018, modifiée, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités un ordre de service de démarrage des travaux accompagné d'une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la subvention de Île-de-France Mobilités devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du Directeur Général d'Île-de-France Mobilités, si le Bénéficiaire établit auprès d'Île-de-France Mobilités, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention d'investissement est désengagée et annulée.

4.4.2.6. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.
Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département de Seine-et-Marne au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département tel que prévu à l'article 4.2 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1, avant le versement du solde.

Pour la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 4.2 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1.

Pour Île-de-France Mobilités, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 4.2 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1.

4.4.3. Versement du solde

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

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2 chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération « REA 2 du périmètre ferroviaire ».

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

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

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

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

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

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

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

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;

- La liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

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

4.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département de Seine-et-Marne :

Pour le Département de Seine-et-Marne et conformément à son Règlement Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du Maître d'ouvrage.

4.4.3.4. Demande de versement du solde auprès de la CAMVS :

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité ou par le commissaire aux comptes du Maître d'Ouvrage.

4.4.3.5. Demande de versement du solde auprès d'Île-de-France Mobilités :

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'Opération.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

4.4.4. Paiement

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

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

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

4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- MOA SNCF G&C dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
30004	01328	00013903694	04

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

	Adresse de facturation	Nom du service
État	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Département de Seine-et-Marne	Département de Seine-et-Marne Direction des Transports Hôtel du département CS 50337 77010 MELUN CEDEX Tel : 01 64 14 72 92	Service Administratif et Financier safdt@departement77.fr
Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine 297, rue Rousseau Vaudran CS 30187 77198 Dammarie-lès-Lys Cedex Tél : 01 64 79 25 25	Direction Aménagement du Territoire – Service Mobilité marie.devillard@camvs.com
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures – Projets Métros et Pôles (PMP)

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

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

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

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :
• le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**
• le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)
• le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de

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

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

4.5. Caducité des subventions

4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

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

4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

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

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

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

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

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

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

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

4.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier 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 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 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.

4.5.5. Caducité des subventions de la CAMVS

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine une demande de versement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée.

Le bénéficiaire dispose d'un délai de quatre ans, à compter de la date de première demande d'acompte, pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le versement du solde est considéré caduc et est annulé. Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée compétente peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

4.5.6. Caducité des subventions d'Île-de-France Mobilités

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités :

- si à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la notification d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à Île-de-France Mobilités une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du directeur général, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage du Projet ne lui sont pas imputables ;

4.6. Comptabilité du bénéficiaire

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

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

5. Gestion des écarts

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

5.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 4.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du

niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d' un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 9.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

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

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

6. Modification de l'avant-projet

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage, sur son périmètre/leurs périmètres respectifs, de demandes, de l'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

6.1. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la région et l'AO peuvent solliciter du Maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.
Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.
Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux.
Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

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

7. Modalités de contrôle

7.1. Par les financeurs

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

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

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

7.2. Par Île-de-France Mobilités

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

7.3. Intervention d'experts

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

8. Modalités d'audit

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

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

9. Organisation et suivi de la convention

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

9.1. Le comité de pilotage

Sous la présidence du maitre d'ouvrage coordonnateur, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit autant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 6 et 8 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.2. Le comité des financeurs

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;

- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

9.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance

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

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

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

9.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 2 du périmètre ferroviaire » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

11. Dispositions générales

11.1. Modification de la convention

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

11.2. Règlement des litiges

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

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

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage 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 prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 7 et des stipulations de l'article 8, la présente convention expire :

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

11.5. Date d'éligibilité des dépenses

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

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

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

Pour la Région Île-de-France,

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

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

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

Pour le Département de Seine-et-Marne,

Jean-François PARIGI
Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

Alain QUINET
Directeur Général par intérim de SNCF Gare & Connexions

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

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

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine,

Franck Vernin
Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

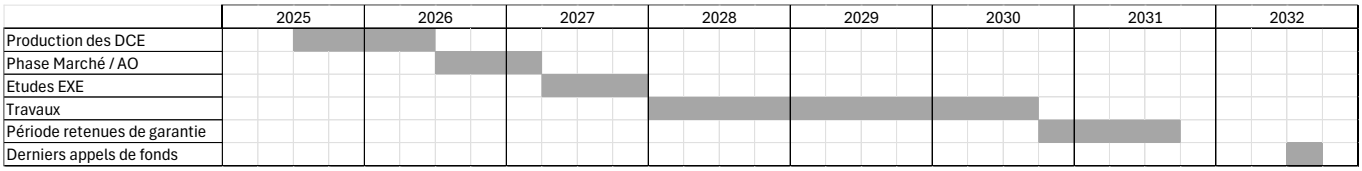
ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Etat	0 €	162 396 €	723 202 €	1 084 451 €	1 174 413 €	844 090 €	559 300 €	125 505 €	**4 673 357 €**
Région IDF	0 €	553 340 €	2 464 208 €	3 695 113 €	4 001 646 €	2 876 117 €	1 905 735 €	427 649	**15 923 808 €**
CD77	0 €	3 162 €	14 080 €	21 114 €	22 865 €	16 434 €	10 889 €	2 443 €	**90 987 €**
CAMVS	0 €	5 872 €	26 149 €	39 211 €	42 464 €	30 520 €	20 223 €	4 538 €	**168 977 €**
IDFM	0 €	360 350 €	1 604 757 €	2 406 355 €	2 605 977 €	1 873 003 €	1 241 065 €	278 494 €	**10 370 001 €**

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations



Annexe 7: Convention Pôle de Melun (Avenant)

2025

Pôle d’échanges multimodal de Melun

AVENANT N°1 à la Convention de financement n°24D30155 relative à la réalisation des études PRO DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur le périmètre ferroviaire et sur le périmètre intermodal

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

Région îledeFrance

seine&marne
LE DÉPARTEMENT

COMMUNAUTÉ D’AGGLOMÉRATION
MELUN VAL DE SEINE

SNCF
GARES & CONNEXIONS

îledeFrance mobilités

ENTRE,

En premier lieu,

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

- **La Région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandatée par la délibération n°CP2025-280 de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 20 novembre 2025,

- **Le Département de Seine-et-Marne,** représentée par le Président du Conseil Départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n°_____ du Conseil Départemental en date du __/__/____,

- **La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine,** sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, représentée par son Président en exercice, Franck Vernin, ci-après désigné par « la CAMVS », dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n°2023.6.34.184 du 18 octobre 2023 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Bureau Communautaire, et suivant une décision du Bureau Communautaire n°_____ en date du __/__/____,

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

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

En deuxième lieu,

- La **SPL Melun Val de Seine Aménagement,** sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, numéro SIRET : 792 751 182 00017 représentée par Mme Sophie DRUGEON, Directrice Générale, dûment habilitée à cet effet par désignation au Conseil d'Administration en date du 28/04/2022,

- **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 son Directeur Général par intérim, Monsieur Alain Quinet,

Ci-après désignés individuellement « le maitre d'ouvrage » ou « le bénéficiaire » et collectivement « **les maîtres d'ouvrage** » ou **« les bénéficiaires »,**

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 Monsieur Laurent PROBST, Directeur général, dûment habilité à cet effet par la délibération du Conseil n°2016-0302 en date du 13 juillet 2016 (article 1.3.1).

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

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

Vu le Code des Transports ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu le Code de la Commande Publique

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

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

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

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

Vu la délibération n°-2012/06/29-7/02 du Conseil départemental de Seine-et-Marne du 29 juin 2012 approuvant son Règlement Budgétaires et Financier, modifié,

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 modifiée approuvant le Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) n°2021.2.3.7.67 du 2 avril 2021 portant approbation du Schéma de Principe d'Aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de la Gare de Melun ;

Vu la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du Pôle d'Echanges Multimodal de Melun ;

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 du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'avant-projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire n°2021.7.25.176 du 15 décembre 2021 approuvant le traité de concession d'aménagement avec la Société Publique Locale d'Aménagement Melun Val de Seine pour le réaménagement du Quartier Centre Gare de Melun ;

Vu la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n° 20220712-138 du 12 juillet 2022 approuvant la déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2022/38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022 portant déclaration d'utilité publique au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun ;

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

Vu la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n° 20230628-134 du 28/06/2023 approuvant l'AVP administratif du pôle-gare de Melun ;

Vu la délibération de la commission permanente n° CP2024-141 du 30 mai 2024 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant la Convention de financement relative à la réalisation des études PRO DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur le périmètre ferroviaire et sur le périmètre intermodal ;

Vu la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n° 20231012-197 du 12 octobre 2023 approuvant la convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux du pôle-gare de Melun ;

VU la délibération n°2024.3.9.61 du Conseil communautaire du 29 avril 2024 approuvant la convention de financement relative à la réalisation des études PRO DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur le périmètre ferroviaire et sur le périmètre intermodal du Pôle d'Echanges Multimodal de Melun, d'un montant de 115 197 491 € HT ;

Vu la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240618-130 du 18 juin 2024 approuvant la convention de financement relative aux études de projet PRO-DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur les périmètres ferroviaire et intermodal du pôle-gare de Melun ;

VU la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° ……. du _____/_____/_____ relative à l'approbation du présent avenant ;

Vu la délibération de la commission permanente n° CP2025-280 du 20 novembre 2025 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le présent avenant ;
Vu la délibération n° ……..…… du Conseil départemental de Seine-et-Marne en date du _____/_____/_____ approuvant le présent avenant.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

À la suite de la concertation préalable de 2018, les études préliminaires du pôle d'échanges multimodal de Melun ont été engagées. Le Schéma de Principe et le dossier d'enquête d'utilité publique ont été approuvés par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités en avril 2021.

La déclaration de projet a été votée par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance du 12 juillet 2022. Le projet a été déclaré d'utilité publique par le préfet de Seine-et-Marne, le 25 août 2022, au bénéfice conjoint d'Île-de-France-Mobilités, de SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'Agglomération Melun-Val de Seine (CAMVS), et de la Ville de Melun.

L'avant-projet consolidé de l'ensemble du pôle-gare de Melun a été approuvé par le Conseil d'Administration le 28 juin 2023. Les études de niveau projet (PRO) du périmètre ferroviaire ont été finalisées au premier semestre 2023.

Une convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux du pôle d'échanges multimodal de Melun a été approuvée par le Conseil d'Administration le 12 octobre 2023. Ces premiers travaux ont consisté à déconstruire des bâtiments SNCF (B10 au nord) et ICF (au sud), à reloger les activités d'exploitation de gare et à élargir un accès aux quais (E2) en raison de la suppression d'un autre accès existant (E4).

Une convention de financement relative aux études de projet PRO-DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur les périmètres ferroviaire et intermodal du pôle-gare de Melun a été approuvée par le Conseil d'Administration le 18 juin 2024.

Les frais de substitutions routières de 2024 et 2025 liées à la réalisation du futur passage souterrain ont été financées dans le cadre de cette convention.

Les travaux d'installation de la plateforme de la base-vie ont démarré en février 2025 et les travaux préparatoires pour le rehaussement des quais en mars 2025.

La société publique locale (SPL) Melun Val de Seine, maître d'ouvrage du périmètre intermodal (par délégation de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine) avait engagé, par anticipation, à l'automne 2023, les études PRO du périmètre intermodal, en commençant par le secteur sud (parvis sud, place de l'Ermitage, éco-station bus sud, parking-relais et accès SNCF à l'est du parking-relais), puis a travaillé sur le secteur nord à partir de janvier 2025.

Une convention de financement pour l'aménagement de deux éco-station bus au nord et au sud de la gare de Melun a été votée par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités le 7 décembre 2023.

Le présent avenant a pour objet :

- De modifier la convention de financement relative aux études de projet PRO-DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur les périmètres ferroviaire et intermodal du pôle-gare de Melun approuvée par le Conseil d'Administration le 18 juin 2024 en y intégrant les frais de substitutions routières de 2026 et 2027 liées à la réalisation du futur passage souterrain et qui représentent un montant de 3,85 M€.

Cet avenant modifie ainsi les articles suivants de la convention initiale de financement du 21 septembre 2023 :

- Article 1.3. « Coût d'objectif du projet »
- Article 1.6. « Objet et coûts de la présente convention »
- Article 3. « Objet de la convention »

- Article 4.3.1. « Identification »
- Article 5.1. « Estimation du coût prévisionnel du Périmètre conventionnel »
- Article 5.2.3. « Coûts détaillés SNCF G&C des substitutions routières »
- Article 5.3. « Plans de financement périmètre MOA SNCF Gares & Connexions »
- Article 5.3.1. « Plans de financement »
- Article 5.3.1.1. « Plan de financement des travaux du périmètre ferroviaire du pôle (hors substitutions routières »
- Article 5.3.1.2. « Plan de financement des substitutions routières »
- Article 5.4.5. « Bénéficiaires et domiciliation »
- Annexe 1 « Echéancier prévisionnel des appels de fonds (k€) »

ARTICLE 2 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.3. : « COUT D'OBJECTIF DU PROJET »

L'article 1.3. de la convention initiale est modifié comme suit :

« Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 28/06/2023, est de 196,43 M€ HT (hors substitutions routières) **aux conditions économiques de janvier 2023.**

Ce coût couvre, notamment, les frais liés aux études d'Avant-Projet et aux études de Projet conventionnées précédemment.

Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

Maîtres d'ouvrage		Montant en € HT constants CE de **01/2023**
SNCF Gares & Connexions pour le périmètre ferroviaire (hors substitutions routières)		143,40 M€
SPL Melun Val de Seine Aménagement pour le périmètre intermodal	Total	53,03 M€
	Dont :	
	Éco-stations bus nord et sud	*8,22 M€*
	Parc-relais	*26,45 M€*
	Stationnements parkings vélo IDFM	*0,23 M€*
TOTAL (hors substitutions routières)		196,43 M€

Estimations de coûts des substitutions routières :

Pour rappel, le coût des substitutions routières (SR), correspondant aux obligations de mise en place de bus de substitution conformément au contrat qui lie SNCF à IDFM, lors d'interruptions des circulations nécessaires aux travaux ferroviaires avait été estimé pour la période 2024 et 2025, où la programmation des chantiers par SNCF Réseau était fiabilisée à 3,97 M€ courants affectables au pôle de Melun. A la date du présent avenant le coût réellement facturé pour 2024 est connu et porte les frais de substitution 2024 à 330 894,74 €.

La programmation des chantiers par SNCF Réseau est fiabilisée pour 2026 à 2027, ce qui permet d'établir les estimations de coûts affectables au pôle de Melun. Ainsi, les coûts des SR pour 2024 à 2027, sont décomposés comme suit (euros courants) :

Année	Coût global des SR (M€)	Coût affectable au projet (M€)
2024	1,00	0,33
2025	6,4	3,57
2026	1,67	1,01
2027 hors OCP*	1,69	1,02
2027 OCP*	1,81	1,81
TOTAL	12,57	7,74

*OCP : weekends d'Opération Coup de Poing

Des substitutions routières seront également nécessaires sur le projet du pôle de Melun pour 2028. »

ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 1.6. : « OBJET ET COUTS DE LA PRESENTE CONVENTION »

L'article 1.6. de la convention initiale « Objets et coûts de la présente convention » est modifié comme suit :

« Lors du comité des financeurs du 28 novembre 2023, les Parties se sont entendues sur la présente convention qui porte sur le financement des études PRO-DCE et d'une première phase de travaux du périmètre intermodal urbain ainsi que d'une première phase de travaux sur le périmètre ferroviaire :

- Le coût estimatif des études PRO-DCE et de la première phase de travaux du périmètre intermodal urbain, sous maîtrise d'ouvrage de la SPL Melun Val de Seine Aménagement, est de 5,50 M€ aux conditions économiques de janvier 2023, soit 5,89 M€ courants,

- Le coût estimatif de la première phase de travaux du périmètre ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, est de 93,80 M€ aux conditions économiques de janvier 2023, soit 105,34 M€ courants (hors substitutions routières).

En outre, lors du Comité des financeurs du 13 juin 2025, les Parties se sont entendues sur la prise en charge, dans le cadre de la présente convention, des coûts relatifs aux substitutions routières, pour les années 2026 et 2027, pour un montant de 3,85 M€ courants. SNCF G&C a également présenté le coût des substitutions réellement facturées pour 2024 et qui s'élèvent à 330 894,74€. Pour 2025, année en cours, l'estimation du montant des substitutions reste inchangée à 3 563 671 € courants. »

ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3. « OBJET DE LA CONVENTION »

L'article 3 de la convention initiale « Objet de la convention » est modifié comme suit :

« La convention a pour objet de :

- Définir les modalités de financement des travaux relatifs à la réalisation de la première phase de travaux des périmètres ferroviaire et intermodal urbain du pôle de Melun,

- Définir les modalités de financement des études PRO/DCE sur le périmètre intermodal (MOA SPL),

- Définir les modalités de financement des bus de substitutions routières sur 2024-2027,

- Préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération,

- Définir les documents à remettre aux Parties.

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

« Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 1 du périmètre ferroviaire et PRO-DCE / REA 1 du périmètre intermodal urbain » »

ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3.1. « IDENTIFICATION »

L'article 4.3.1.de la convention initiale « Identification » est modifié comme suit :

« Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, adopté par la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France n° CR2024-038 du 26 septembre 2024.

Les financeurs sont :

- L'Etat ;
- La Région Île-de-France ;
- Le Département de Seine-et-Marne ;
- La Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine ;
- Île-de-France Mobilités ;
- SNCF Gares & Connexions. »

ARTICLE 6 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.1. « ESTIMATION DU COUT PREVISIONNEL DU PERIMETRE CONVENTIONNEL »

L'article 5.1. de la convention initiale « Estimation du coût prévisionnel du Périmètre conventionnel » est modifié comme suit :

« Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **113 085 079 HT euros courants.**

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade du dossier PRO. »

ARTICLE 7 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.2.3. « COUTS DETAILLES SNCF G&C DES SUBSTITUTIONS ROUTIERES »

L'article 5.2.3.de la convention initiale « Coûts détaillés SNCF G&C des substitutions routières » est modifié comme suit :

Années	Coût
2024	330 895 €
2025	3 563 671 €
2026	1 012 194 €
2027	2 838 319 €
Total	**7 745 079 €**

ARTICLE 8 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.3. « PLANS DE FINANCEMENT »

L'article 5.3.de la convention initiale « Plans de financement » est modifié comme suit :

« Les plans de financement de la convention, en euros courants, ont été arrêtés par les Parties à l'issue du comité des financeurs du 13 juin 2025 et du Comité des financeurs du 09/09/2025 pour le coût des substitutions routières. »

ARTICLE 9 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.3.1. « PLANS DE FINANCEMENT PERIMETRE MOA SNCF GARES & CONNEXIONS »

L'article 5.3.1.de la convention initiale « Plans de financement périmètre MOA SNCF Gares & Connexions » est modifié comme suit :

« Le plan de financement de synthèse, s'agissant du périmètre SNCF Gares & Connexions, est le suivant :

Plan de financement de synthèse de la convention REA 1 – Périmètre ferroviaire - MOA SNCF Gares & Connexions Montant € courants HT et clefs de financement **(Substitutions routières incluses)**						
Etat	**Région**	**CD77**	**CAMVS**	**SNCF G&C**	**IDFM**	**Total**
18 206 698 €	51 001 371 €	1 684 968 €	3 132 457 €	21 938 505 €	17 121 081 €	**113 085 079 €**
16,10%	45,10%	1,49%	2,77%	19,40%	15,14%	100%

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation.

Les frais des moyens de substitution sont financés, dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, le CD77, la CAMVS, SNCF Gares et Connexions et IDFM.

Concernant la présente opération, le montant des moyens de substitution est estimé à 7 745 079 € € courants pour les années 2024 à 2027.

Le montant des autres postes de dépense (frais de maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre, provision pour aléas et imprévus, travaux) est estimé à 105 340 000 € courants.

Le tableau de financement principal ci-dessus se compose de l'agrégation des éléments financiers tels que décrit aux articles 5.3.1.1 et 5.3.1.2. »

ARTICLE 10 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.3.1.1. « PLAN DE FINANCEMENT DES TRAVAUX DU PERIMETRE FERROVIAIRE DU POLE (HORS SUBSTITUTIONS ROUTIERES) »

L'article 5.3.1.1. de la convention initiale « Plan de financement des travaux du périmètre ferroviaire du pôle (hors substitutions routières) » est modifié comme suit :

« Le plan prévisionnel de financement de la présente convention est établi en euros courants, comme suit :

»

Plan de financement de la convention relatif à la REA 1 ferroviaire – MOA SNCF G&C (hors substitutions routières) Montant € courants HT et clefs de financement							
	Etat	**Région**	**CD77**	**CAMVS**	**SNCF G&C**	**IDFM**	**Total**
Montants	13 466 709€	51 001 371€	1 569 566€	2 917 918€	20 435 960€	15 948 476€	**105 340 000€**
Clefs de financement	12,78%	48,42%	1,49%	2,77%	19,40%	15,14%	100%

ARTICLE 11 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.3.1.2. « PLAN DE FINANCEMENT DES SUBSTITUTIONS ROUTIERES »

L'article 4.3.1. de la convention initiale « Plan de financement des substitutions routières » est modifié comme suit :

« Le plan prévisionnel de financement de la présente convention est établi en euros courants, comme suit :

Plan de financement de la convention relatif aux substitutions routières Montant € courants HT et clefs de financement						
	Etat	CD77	CAMVS	SNCF G&C	IDFM	**Total**
Montants	4 739 988 €	115 402 €	214 539 €	1 502 545 €	1 172 605 €	**7 745 079 €**
Clefs de financement	61,20%	1,49%	2,77%	19,40%	15,14%	100%

»

ARTICLE 12 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.3.2. « PLAN DE FINANCEMENT PERIMETRE MOA SPL »

L'article 5.3.2. de la convention initiale « Plan de financement périmètre MOA SPL » est modifié comme suit :

« Le plan prévisionnel de financement du présent avenant est établi en euros courants, comme suit :

Plan de financement de la convention relatif à la REA 1 intermodale urbaine – MOA SPL Montant € courants HT et clefs de financement						
Financement	Etat	Région	CD77	CAMVS	SPL MVSA (MOA)	**Total**
Montants	883 500 €	2 061 500 €	515 375 €	957 125 €	1 472 500 €	**5 890 000 €**
Clefs de financement	15%	35%	8,75%	16,25%	25%	100,00%

ARTICLE 13 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.4.5. « BENEFICIAIRES ET DOMICILIATION »

L'article 5.4.5. de la convention initiale « Bénéficiaires et domiciliation » est modifié comme suit :

« Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès des bénéficiaires aux coordonnées suivantes :
RIB SNCF Gare & Connexions :

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)

RIB SPL :

Titulaire du compte : MELUN VAL DE SEINE AMENAGEMENT
- Nom de la banque et localisation : ARKEA BEI PARIS
- Code établissement : 18829
- Code guichet : 75416
- Numéro de compte : 034613298 42
- Clé RIB : 22
- IBAN : FR76 182 9754 1603 4613 2984 222

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité depot.subvention@iledefrance.fr
Département de Seine-de-Marne	Département de Seine-et-Marne Direction des Transports Hôtel du département CS 50337 77010 MELUN CEDEX Tel : 01 64 14 72 92	Service Administratif et Financier safdt@departement77.fr
CAMVS	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine 297, rue Rousseau Vaudran CS 30187 77198 Dammarie-lès-Lys Cedex Tél : 01 64 79 25 25	Direction Aménagement du Territoire – Service Mobilité Ksenija.do-calvario@camvs.com
SPL MVSA	297 Rue Rousseau Vaudran 77190 DAMMARIE LES LYS	Direction de l'Aménagement caroline.dosacramento@spl-mvsa.fr
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures – Projets Métros et Pôles (PMP)

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020.

Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique).
Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : https://chorus-pro.gouv.fr.

Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

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

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

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

- le numéro SIRET de l'Etat : **110 002 011 00044**

• le code du service exécutant : **CGFB200094** (code du CPCM)

• le **numéro de l'engagement juridique** (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

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

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

ARTICLE 14 : MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 « ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS (€) »

L'annexe 1 de la convention initiale « Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€) » est modifiée comme suit :

Financeurs	Part financée	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Etat	16,10%		2 239 199	3 823 407	4 187 540	4 187 540	2 412 387	1 356 623	18 206 698
RIF	45,10%		6 272 540	10 710 288	11 730 315	11 730 315	6 757 682	3 800 230	51 001 371
CD 77	1,49%		207 230	353 843	387 543	387 543	223 258	125 551	1 684 968
CAMVS	2,77%		385 254	657 816	720 465	720 465	415 051	233 407	3 132 457
IDFM	15,14%		2 105 682	3 595 427	3 937 849	3 937 849	2 268 543	1 275 731	17 121 081
SNCF G&C (MOA)	19,40%		2 698 166	4 607 086	5 045 856	5 045 856	2 906 852	1 634 689	21 938 505
TOTAL	**100,00%**		**13 908 071**	**23 747 867**	**26 009 568**	**26 009 568**	**14 983 773**	**8 426 232**	**113 085 079**

MOA SPL	2024	2025	2026	Total
Etat	-	88 350,00 €	795 150,00 €	883 500,00 €
Région Île-de-France	-	206 150,00 €	1 855 350,00 €	2 061 500,00 €
CD77	-	51 537,50 €	463 837,50 €	515 375,00 €
CAMVS	-	95 712,50 €	861 412,50 €	957 125,00 €
SPL MVSA (MOA)	-	147 250,00 €	1 325 250,00 €	1 472 500,00 €
TOTAL	**-**	**589 000,00 €**	**5 301 000,00 €**	**5 890 000,00 €**

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifiée le ……..

Pour l'État,

Marc GUILLAUME
Préfet de la Région Île-de-France

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux.

Signé 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 7 exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifiée le ……..

Pour le Département de Seine-et-Marne,

Jean-François PARIGI
Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifiée le ……..

Pour SNCF Gares & Connexions,

Alain QUINET,
Directeur général par intérim de SNCF Gare & Connexions

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifiée le ……..

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifiée le ……..

Pour la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine,

Franck Vernin
Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine

Le présent avenant est établi en 7 exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifiée le ……..

Pour la SPL Melun Val de Seine Aménagement,

Sophie Drugeon
Directrice de la SPL Melun Val de Seine Aménagement.