

DÉLIBÉRATION N°CP 2022-061

DU 23 MARS 2022

DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de la commande publique ;

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

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

VU la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 du conseil régional d'Île-de-France relative à la mesure " 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens " ;

VU la délibération n° CR 2017-51 du 9 mars 2017 du conseil régional d'Île-de-France relative à la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité modifiée par délibération n° CP 2017-191 du 17 mai 2017 et par délibération n° CP 2018-494 du 21 novembre 2018 ;

VU la délibération n° CR 2019-002 du 20 mars 2019 relative à l'approbation du « fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du métro Grand Paris Express »,

VU la délibération n° CP 2019-345 du 19 octobre 2019 relative à la convention de financement des études de conception détaillées (PRO) et premières acquisitions foncières du projet de nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien ;

VU la délibération n° CP2020-155 du 27 mai 2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement des études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P – E ;

VU la délibération n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 relative à l'avenant n°2 à la convention travaux n°2 pour l'électrification de la ligne Paris-Troyes (section Gretz-Armainvilliers – Nogent-sur-Seine) – Phase 1 – Tranche 2 ;

VU la délibération n° CP2020-469 du 18 novembre 2020 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NEXTEO sur les lignes B et D du RER » ;

VU la délibération n° CP 2021-030 du 21 janvier 2021 approuvant le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) ;

VU la délibération n° CP 2021-002 du 21 janvier 2021 relative à l'approbation de la convention « Prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier - travaux n°6 – Prolongement » ;

VU la délibération n° CP 2021-002 du 21 janvier 2021 relative à l'approbation de la convention de financement portant sur les études de Projet et les travaux d'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG – travaux n°3 ;

VU la délibération n° CR 2021-038 du 2 juillet 2021 relative aux délégations de pouvoir du conseil régional à sa Présidente ;

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

VU la délibération n° CR 2021-055 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier du Conseil régional d'Île-de-France ;

VU la délibération n° CP 2021-251 du 24 septembre 2021 approuvant la convention de financement pour la création d'un second quai en gare de Créteil-Pompadour sur le RER D – Avenant n°1 à la convention PRO-REA ;

VU la délibération n° CP 2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement relative aux études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER ;

VU la délibération n° CP 2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant l'avenant à la convention de financement relative aux études projet et travaux de la gare de Robinson ;

VU le budget de la région d'Île-de-France pour l'année 2022 ;

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 2022-061 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 « Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE – Convention de financement relais n°2 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **54 727 500 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **54 727 500 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11119 « Prolongement d'Eole à l'ouest ».

Article 2 :

Décide de participer au financement du projet « Métro ligne 11 – Prolongement à Rosny Bois-Perrier – Convention de financement travaux n°7 » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **109 448 384 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **109 448 384 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR811-006 « Métro », action 481006011 « Métro » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »,
- Action 112 « Développement du réseau »,
- Opération 11205 « Métro Ligne 11 à Rosny Bois-Perrier ».

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « RER B et D – Système ATS+ - Convention poursuite études Projet et travaux » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **48 370 000 €**.

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 de **48 370 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11102 « Schéma Directeur du RER B ».

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°3 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **128 234 000 €**.

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 de **128 234 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11102 « Schéma Directeur du RER B ».

Article 5 :

Approuve la rectification des taux de participation Etat et RATP dans la fiche IRIS n° 21009775, approuvé par délibération n° CP 2021-404 du 19 novembre 2021 et jointe en annexe 1.

Approuve les articles 5 et 6 de la version corrigée de l'avenant « RER B – Agrandissement et mise en accessibilité de l'accès Ouest de la gare de Robinson », approuvé par délibération n° CP 2021-404 du 19 novembre 2021 et joint en annexe 6 à la présente délibération.

Autorise la présidente du conseil régional à signer la nouvelle version de l'avenant « RER B – Agrandissement et mise en accessibilité de l'accès Ouest de la gare de Robinson » joint en annexe 6.

Article 6 :

Décide de participer au financement du projet « LIGNES C, U et P - Adaptations pour l'arrivée du Z2N NG - convention études préliminaires » détaillé dans les fiches projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **4 200 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **4 200 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »

- Opération 11103 « Schéma directeur du RER C ».

Article 7 :

Décide de participer au financement du projet « SDMR RER C – Convention études et travaux mesures conservatoires quais Issy RER » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **724 649 €**.

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

Affecte une autorisation de projet de **724 649 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11103 « Schéma directeur du RER C ».

Article 8 :

Approuve la modification de la fiche projet « RER D – Création d'un second quai en gare de Créteil-Pompadour – Avenant n°1 à la convention PRO-REA », approuvé par délibération n° CP2021-002 du 21 janvier 2021 et jointe en annexe 1 à la présente délibération.

Article 9 :

Décide de participer au financement du projet « Gare d'Austerlitz – Convention études et travaux désaturation de la ligne 5 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **5 250 000 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 9 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **5 250 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11103 « Schéma directeur du RER C ».

Article 10 :

Autorise la présidente de la région Île-de-France à signer la convention de financement « Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien – travaux préparatoires », jointe en annexe 10.

Article 11 :

Décide de participer au financement du projet « Ligne Paris-Troyes – Electrification – Phase 2 – Convention études de projet » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **3 889 453 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de la convention jointe en annexe 11 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **3 889 453 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 122 « Projets ferroviaires »,
- Opération 12204 « Paris-Troyes ».

Article 12 :

Décide de participer au financement du projet « RER D – Adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG – convention n° 4 APO-REA » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **24 710 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **24 710 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 811 « Transport ferroviaire régional de voyageurs », programme PR 811-004 « Liaisons ferroviaires », action 481004011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2022.

Cette affectation relève du contrat de plan État-Région 2015-2020 :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11104 « Schéma Directeur – RER D ».

Article 13 :

Affecte une autorisation d'engagement de **400 000 €** disponible sur le chapitre 938 « Transports », code fonctionnel 80 « Services communs », programme HP 80-001 « Etudes générales », action 18000101 « Etudes générales expérimentations et innovations » du budget

2022, pour la réalisation de la mission d'accompagnement juridique de la Région en lien avec une procédure précontentieuse et le cas échéant contentieuse, relative au projet de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE).

Article 14 :

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter de la date prévisionnelle de démarrage indiquée dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la délibération, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe à la délibération n° CR 33- 10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier, prorogée par la délibération n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021.

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



VALÉRIE PÉCRESSÉ

Acte rendu exécutoire le 24 mars 2022, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 24 mars 2022 (référence technique : 075-237500079-20220323-lmc1141958-DE-1-1) et affichage ou notification le 24 mars 2022.

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

ANNEXES A LA DELIBERATION

Annexe 1 : Fiches projets

**DOSSIER N° 21009817 - LIGNE PARIS-TROYES - ELECTRIFICATION - PHASE 2 - CONVENTION
ETUDES DE PROJET**

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	13 760 467,00 € HT	28,27 %	3 889 453,00 €
	Montant total de la subvention		3 889 453,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES
et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative aux travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes (sections Nogent-sur-Seine - Troyes) - Convention études de projet de la phase 2.

Dates prévisionnelles : 23 mars 2022 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Cette subvention permet de lancer la mise en oeuvre de la phase 2 du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes à travers la réalisation des études de projet (PRO) - phase principale. Cette phase 2 du projet concerne les territoires situés en région Grand Est.

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

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020.

Compte-tenu de l'urgence à lancer officiellement la phase 2 de ce projet, une première convention études PRO, dite "anticipée", d'un montant de 2 993 583 € a été conclue en 2021 entre l'Etat (financement à

100%) et SNCF Réseau.

Le montant de la convention études PRO, dite "principale", a donc été réduit de 2 993 583 € afin de tenir compte de ce financement accordé par l'Etat. Les clés de répartition sont donc actualisées en conséquence.

Le montant global de cette convention études PRO "principale" s'élève donc à 13 760 467 € et se répartit comme suit:

- l'Etat à 30,60 %,
- la Région Île-de-France à 28,27 %,
- la Région Grand Est à 21,92 %,
- le Département de l'Aube à 8,52 %,
- le Département de Seine-et-Marne à 2,17 %,
- l'Agglomération de Troyes Champagne Métropole à 7,32 %,
- la Commune de Troyes à 1,04 %,
- la Communauté de Communes du Nogentais à 0,05 %,
- la Communauté de Communes des Portes de Romilly à 0,05 %,
- la Commune de Nogent-sur-Seine à 0,03 %,
- la Commune de Romilly-sur-Seine à 0,03 %.

Localisation géographique :

 Aube

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Paris-Troyes (part Ile-de-France)

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses études de projet (PRO)	13 760 467,00	100,00%
Total	13 760 467,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	4 210 659,00	30,60%
Région IDF (sollicitée)	3 889 453,00	28,27%
Région Grand Est (en cours d'attribution)	3 015 729,00	21,92%
Département de l'Aube (en cours d'attribution)	1 172 784,00	8,52%
Département de Seine-et-Marne (en cours d'attribution)	299 060,00	2,17%
Troyes Champagne Métropole (en cours d'attribution)	1 007 756,00	7,32%
Commune de Troyes (en cours d'attribution)	143 582,00	1,04%
CC du Nogentais (en cours d'attribution)	7 204,00	0,05%
CC des Portes de Romilly (en cours d'attribution)	7 204,00	0,05%
Commune de Nogent-sur-Seine (en cours d'attribution)	3 518,00	0,03%
Commune de Romilly-sur-Seine (en cours d'attribution)	3 518,00	0,03%
Total	13 760 467,00	100,00%

DOSSIER N° 22001565 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE- Convention de financement relais n°2

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	82 640 000,00 € HT	66,22 %	54 727 500,00 €
	Montant total de la subvention		54 727 500,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

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

Dates prévisionnelles : 12 octobre 2016 - 21 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du projet de prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par le Conseil Régional le 7 juillet 2016 (n° CR 98-16) et un protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE approuvé par délibération n° CP 2021-030 du 21/01/2021.

Les travaux couverts par la présente subvention s'inscrivent donc dans ce financement global. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses à partir de la date d'approbation de la première convention travaux soit le 12 octobre 2016.

Description :

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

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Hausmann Saint-Lazare et Nanterre,
- le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la-Jolie,

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

Calendrier prévisionnel de mise en service :

- 2023 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;
- 2024 : mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

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

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

Détail du calcul de la subvention :

Le montant de la subvention est arrêté dans le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet (n° CP 2021-030) et ne peut être modifié sans l'accord de tous les financeurs et du maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Ainsi pour la convention relais n°2, la répartition entre les financeurs est la suivante en € courants :

Région : 54 727 500 €

Département 92 : 8 927 500 €

Département 78 : 11 167 500 €

Ville de Paris : 7 817 500 €

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Prolongement d'Eole à l'ouest

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
MOA	1 652 800,00	2,00%
MOE	1 652 800,00	2,00%
Travaux	79 334 400,00	96,00%
Total	82 640 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	54 727 500,00	66,22%
Département des Hauts-de-Seine (en cours d'attribution)	8 927 500,00	10,80%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	11 167 500,00	13,51%
Ville de Paris (en cours d'attribution)	7 817 500,00	9,46%
Total	82 640 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 22002101 - METRO LIGNE 11 - PROLONGEMENT A ROSNY-BOIS-PERRIER -
CONVENTION DE FINANCEMENT TRAVAUX N°7**

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481006-200

Action : 481006011- Métro

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	171 193 694,00 € HT	63,93 %	109 448 384,00 €
	Montant total de la subvention		109 448 384,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS CEDEX 12
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
Représentant : Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour le financement des travaux du prolongement de la ligne 11 du métro.

Dates prévisionnelles : 12 juillet 2016 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du prolongement du Métro 11 à l'Est est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par le Conseil Régional le 24 septembre 2015 (n° CR83-15).

La présente convention porte sur la poursuite des travaux dont le financement a commencé avec la convention travaux n°1 approuvée par délibération n° CP 16-338 du 12 juillet 2016.

Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses à partir de la date d'approbation de cette convention, soit le 12 juillet 2016.

Description :

Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier se caractérise par :

- le prolongement de 6 km environ avec 6 nouvelles stations,
- un nouveau site de maintenance et de remisage à Rosny-sous-Bois,
- un nouveau matériel roulant (passage de 4 à 5 voitures).

Cette opération s'appuie sur une co-maîtrise d'ouvrage RATP et Île-de-France Mobilités.

Le coût d'objectif s'élève à 1 298 M€ (aux CE 01/2014), dont 1 084 M€ (aux CE 01/2014) uniquement pour le volet prolongement. La subvention objet de la présente fiche projet, permet de financer la réalisation des travaux sur le volet prolongement (convention prolongement n°7).

La mise en service de cette opération est prévue à horizon 2023.

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

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux du prolongement de la ligne 11 sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020. Conformément au protocole cadre de financement approuvé par délibération n° CR 83-15 du 24 septembre 2015, la présente convention (REA n°7) permet de poursuivre les travaux sur le volet "prolongement" pour un montant global de 171 193 694 € courants. Compte-tenu de la participation de la SGP accordée en totalité dans le cadre des conventions précédentes, le plan de financement est le suivant :

- Etat : 27,38 %,
- Région : 63,93 %,
- Département de Seine-Saint-Denis : 8,69 %.

Il s'agit de la dernière convention à intervenir au titre du protocole-cadre de financement.

Localisation géographique :

- DEPARTEMENT DE PARIS
- SEINE SAINT DENIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Métro Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses travaux	171 193 694,00	100,00%
Total	171 193 694,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	46 863 922,00	27,38%
Région (sollicitée)	109 448 384,00	63,93%
Département de Seine Saint-Denis (en cours d'attribution)	14 881 388,00	8,69%
Total	171 193 694,00	100,00%

**DOSSIER N° 22002143 - RER D - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES POUR LE DEPLOIEMENT
DU RER NG - CONVENTION N°4 APO-REA**

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	35 300 000,00 € HT	70,00 %	24 710 000,00 €
	Montant total de la subvention		24 710 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES
et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des études (APO) et les travaux d'adaptation (REA) des infrastructures du RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

Dates prévisionnelles : 3 juillet 2019 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les travaux (REA) d'infrastructure de la Ligne D ont été votés par délibération n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019. Par conséquent, la prise en compte des dépenses est fixée à compter de cette date.

Description :

Cette convention permet la poursuite des travaux d'adaptation (REA) sous maîtrise d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau nécessaires au déploiement des nouveaux matériels roulants RER NG sur la ligne D du RER, notamment :

- l'adaptation des infrastructures en ligne et des voies de service,
- les adaptations permettant la desserte commerciale des gares (rehaussement/rabaissement/allongement de quais, dégagement gabarit, déplacement éventuel de signaux, balises, éclairage),
- les adaptations d'équipement pour la bonne circulation des trains (alimentation électrique, gabarit, tiroirs de retournement, KVB, annonces passages à niveau, et itinéraires techniques en Île-de-France et hors d'Île-de-France),
- les adaptations nécessaires au garage des RER NG (voies de service).

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation pour les grands opérateurs de

transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc) d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les études APO et les travaux (REA 4) d'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant du périmètre conventionnel s'élève à 35 300 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 % (soit 10 590 000 €),
- la Région à 70 % (soit 24 710 000 €).

Localisation géographique :

📍 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Adaptation des voies principales	30 300 000,00	85,84%
Adaptation des voies de service (garages)	5 000 000,00	14,16%
Total	35 300 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	10 590 000,00	30,00%
Région (sollicitée)	24 710 000,00	70,00%
Total	35 300 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22002186 - NExTEO RER B/D - Convention REA n°3

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	20 733 000,00 € HT	94,00 %	19 489 000,00 €
	Montant total de la subvention		19 489 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS CEDEX 12
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
Représentant : Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des travaux dans le cadre du développement et du déploiement de Nexteo sur les lignes des RER B et D.

Dates prévisionnelles : 18 novembre 2020 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les premières études projet et travaux du projet Nexteo ont été votés par délibération n° CP 2020-469 du 18 novembre 2020. Par conséquent, la prise en compte des dépenses est fixée à cette date.

Description :

Depuis 2016, RATP, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau étudient les avantages à déployer un système de contrôle automatique du réseau ferroviaire dit NExTEO à l'occasion de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur la ligne B et avec le déploiement du RER NG sur le RER D. Ce nouveau système de signalisation est de nature à améliorer les temps de parcours, accroître le débit, améliorer la régularité de la ligne, améliorer l'interconnexion avec le réseau Grand Paris et assurer une meilleure gestion des situations perturbées.

Les composantes principales du système NExTEO sont :

- le pilotage automatique, permettant d'homogénéiser la conduite des trains au plus près des performances permises par l'infrastructure,
- le cantonnement mobile ou virtuel avec annulation de la signalisation permettant d'augmenter en zone dense le nombre de circulations.

Le montant global de l'opération pour la RATP indiqué dans le protocole est de 310,3M€ CE 2018.

La subvention porte sur la poursuite des travaux dans le cadre du développement et du déploiement de Nexteo sur les lignes des RER B et D

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

Détail du calcul de la subvention :

Le projet NExTEO est financé dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 136 419 000 €, dont 20 733 000 € pour la RATP. Cette subvention est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 1 244 000 € (6 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 19 489 000 € (94 %)

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	14 268 000,00	68,82%
Provisions pour risques	2 175 000,00	10,49%
MOE	3 432 000,00	16,55%
MOA	858 000,00	4,14%
Total	20 733 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	19 489 000,00	94,00%
Etat (en cours d'attribution)	1 244 000,00	6,00%
Total	20 733 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22002187 - NExTEO RER B/D - Convention Travaux n° 3

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	115 686 000,00 € HT	94,00 %	108 745 000,00 €
	Montant total de la subvention		108 745 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93200 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour la poursuite des travaux dans le cadre du développement et du déploiement de Nexteo sur les lignes des RER B et D.

Dates prévisionnelles : 18 novembre 2020 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les premières études projet et travaux du projet Nexteo ont été votés par délibération n° CP 2020-469 du 18 novembre 2020. Par conséquent, la prise en compte des dépenses est fixée à cette date

Description :

Depuis 2016, RATP, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau étudient les avantages à déployer un système de contrôle automatique du réseau ferroviaire dit NExTEO à l'occasion de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur la ligne B et avec le déploiement du RER NG sur le RER D. Ce nouveau système de signalisation est de nature à améliorer les temps de parcours, accroître le débit, améliorer la régularité de la ligne, améliorer l'interconnexion avec le réseau Grand Paris et assurer une meilleure gestion des situations perturbées.

Les composantes principales du système NExTEO sont :

- le pilotage automatique, permettant d'homogénéiser la conduite des trains au plus près des performances permises par l'infrastructure,
- le cantonnement mobile ou virtuel avec annulation de la signalisation permettant d'augmenter en zone dense le nombre de circulations.

Le montant global de l'opération pour la RATP indiqué dans le protocole est de 543,2 M€ CE 2018.

La subvention porte sur la poursuite des travaux dans le cadre du développement et du déploiement de Nexteo sur les lignes des RER B et D.

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

Détail du calcul de la subvention :

Le projet NExTEO est financé dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant global de la convention s'élève à 136 419 000€, dont 115 686 000 € pour SNCF Réseau. Conformément au protocole-cadre Nexteo (CP 2020-469), cette subvention est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 6 941 000 € (6 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 108 745 000 € (94 %)

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	95 395 000,00	82,46%
Provisions pour risques	9 364 000,00	8,09%
MOE	8 541 000,00	7,38%
MOA	2 386 000,00	2,06%
Total	115 686 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	108 745 000,00	94,00%
Etat (en cours d'attribution)	6 941 000,00	6,00%
Total	115 686 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22002189 - SDMR RER C – Convention études et travaux mesures conservatoires quais Issy RER

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041713-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 035 213,00 € HT	70,00 %	724 649,00 €
	Montant total de la subvention		724 649,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SNCF GARES & CONNEXIONS

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour les études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais d'Issy RER afin de laisser la possibilité d'accueillir un nouveau matériel roulant sur le RER C.

Dates prévisionnelles : 23 mars 2022 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le projet d'interconnexion reconfigure la gare d'Issy RER pour accueillir la nouvelle ligne de métro automatique 15 Sud et des flux beaucoup plus importants que la fréquentation actuelle. Le projet intègre la mise en accessibilité des quais par rapport aux caractéristiques du matériel actuel (à plancher haut), selon le schéma directeur d'accessibilité de la ligne C à savoir un rehaussement partiel du quai à 76 cm au niveau de la 1ère porte de la 2e voiture. Le reste du quai est à 55 cm. L'interconnexion devrait être mise en service fin 2025 en même temps que la ligne 15 sud. La phase de consultation des entreprises (DCE) débute actuellement.

Pour laisser la possibilité d'arrivée d'un potentiel matériel roulant aux caractéristiques différentes, la SNCF a intégré des mesures conservatoires dans le cadre des travaux de quais de l'interconnexion. La présente convention a donc pour objet de financer les études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais de la gare d'Issy RER afin de laisser la possibilité d'accueillir un nouveau matériel roulant sur le RER C.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (SNCF, RATP, STIF, Ports de Paris, VNF, etc.) d'accueillir des stagiaires

fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures en détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permet ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020. Le montant de la convention s'élève à 1 035 213 € pour SNCF Gares&Connexions. Cette subvention est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 310 564 € (30 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 724 649 € (70%)

Localisation géographique :

 ISSY-LES-MOULINEAUX

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER C

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	529 740,00	51,17%
MOE	297 106,00	28,70%
MOA	127 684,00	12,33%
Autres dépenses de MOA	80 683,00	7,79%
Total	1 035 213,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	724 649,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	310 564,00	30,00%
Total	1 035 213,00	100,00%

DOSSIER N° 22002223 - RER B et D - Système ATS+ - Convention poursuite études Projet et travaux

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	48 370 000,00 € HT	100,00 %	48 370 000,00 €
	Montant total de la subvention		48 370 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative à la poursuite des études projet et travaux du système ATS+ pour les premiers déploiements sur les lignes B et D du RER

Dates prévisionnelles : 19 novembre 2021 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La première convention travaux a été approuvée par la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021. Nous proposons de faire démarrer cette subvention à la même date.

Description :

Le déploiement conjoint des nouveaux systèmes d'exploitation NExTEO et ATS+ ainsi que l'outil équivalent SAE+ prévu pour être déployé sur la zone RATP permet de répondre aux enjeux spécifiques de la zone dense parisienne, en permettant de recouvrir la performance d'exploitation des lignes des RER B et D (meilleur traitement des situations perturbées, amélioration de l'information voyageurs, augmentation de capacité et mise en place de nouvelles dessertes).

La présente convention porte sur la la poursuite des études projet et travaux de ce système.

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

Détail du calcul de la subvention :

Ces études et travaux sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global de la convention s'élève à 48 370 000 € pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Cette convention est financée intégralement par la Région pour prendre en compte l'avance de la part Etat sur la précédente convention, votée par délibération n°CP2021-404 du 19 novembre 2021.

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	23 459 868,00	48,50%
Provisions pour risques	11 666 047,00	24,12%
MOE	10 776 521,00	22,28%
MOA	2 467 564,00	5,10%
Total	48 370 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	48 370 000,00	100,00%
Total	48 370 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22002225 - LIGNES C, U et P - Adaptations pour l'arrivée du Z2N NG - convention études préliminaires

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 000 000,00 € HT	70,00 %	4 200 000,00 €
	Montant total de la subvention		4 200 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention afin de réaliser les études préliminaires concernant les adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes C, U et P

Dates prévisionnelles : 23 mars 2022 - 31 décembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames), ainsi que sur les lignes Transilien U (25 rames) et P (25 rames). En 2026 les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie potentielle. Des actions de rénovations seront nécessaires pour les prolonger au-delà.

Le Schéma Directeur du Matériel Roulant de 2016 évoque quant à lui un horizon de première mise en service en 2028 de rames de nouvelle génération (Z2N NG). Pour parvenir à tenir cette exigence, il est nécessaire d'investiguer l'infrastructure et d'objectiver les adaptations nécessaires permettant d'accueillir les nouvelles rames.

Le présent avenant s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à ce déploiement de nouveau matériel roulant et a pour objectif de financer les études préliminaires.

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

ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :

Les études préliminaires sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. le montant de la convention est de 6 000 000 €, répartis entre :

- L'Etat à 30 % (soit 1 800 000 €),
- La Région à 70 % (soit 4 200 000 €) '

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER C

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Acquisitions de données	3 500 000,00	58,33%
Etudes préliminaires	2 500 000,00	41,67%
Total	6 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	1 800 000,00	30,00%
Région Ile-de-France	4 200 000,00	70,00%
Total	6 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22002227 - Gare d'Austerlitz – Convention études et travaux désaturation de la station ligne 5

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	10 000 000,00 € HT	52,50 %	5 250 000,00 €
	Montant total de la subvention		5 250 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS CEDEX 12
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
Représentant : Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention pour les études Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station Austerlitz (Ligne 5)

Dates prévisionnelles : 14 avril 2021 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Ce projet sous maîtrise d'ouvrage RATP est issu d'une phase de conception particulièrement complexe, dans un contexte multi-partenarial (cinq maîtres d'ouvrages impliqués en plus de la RATP).

L'intégralité des travaux sur la gare d'Austerlitz (dont ceux de la RATP) étant imbriqués, il était indispensable de ne pas être en décalage avec les autres maîtres d'ouvrage et de commencer le PRO dès que cela a été possible soit en avril 2021 (à la suite de la validation de l'APS) En effet, la SNCF avait déjà obtenu son permis de construire en décembre 2020 et donc il était nécessaire de pouvoir figer les interfaces entre les travaux des deux MOAs. De plus, une partie des travaux RATP est déléguée à la SNCF, d'où l'importance d'avancer dans les études PRO du projet RATP.

Description :

Les grandes orientations pour la désaturation des accès au viaduc de la Ligne 5 du Métro ont été arrêtées dans l'Avant-Projet Sommaire (APS), approuvé au Conseil d'IDFM le 14 avril 2021, et permettent, outre la désaturation des desdits accès, une amélioration significative de l'accessibilité et de la lisibilité des correspondances entre modes ferrés (gare SNCF, RER C et les lignes de métro M5 et M10) et des cheminements piétons à l'échelle du pôle.

En effet, la gare d'Austerlitz va voir sa fréquentation s'accroître pour atteindre plus de 35 000 entrants par jour ouvré à horizon 2030 (contre 31 000 environ aujourd'hui), ce qui engendrera une saturation des accès existants au viaduc M5, qui accueillent les 2/3 des flux quotidiens de la gare. La part du RER C représente 80% dans les correspondances entre lignes RATP et lignes SNCF. L'enjeu global de ce volet du programme porté par la RATP est d'anticiper la saturation des espaces de correspondance entre le périmètre SNCF et le périmètre RATP et de mécaniser entièrement le parcours des voyageurs.

Outre la création des accès mécanisés au viaduc de la Ligne 5, l'ensemble des opérations du projet sous maîtrise d'ouvrage RATP contribue à la désaturation des espaces voyageurs de la Ligne 5. La création de nouvelles passerelles depuis la Grande Halle SNCF vers les salles d'échanges Ligne 5 RATP et la réalisation d'une nouvelle correspondance Ligne 5 – Ligne 10 permettent de lisser les flux de voyageurs et de désaturer ces espaces sous-dimensionnés. Ainsi, c'est l'ensemble du parcours voyageur qui est fluidifié, le long d'un parcours cohérent sur l'ensemble des installations du pôle.

Le montant global de l'opération est de 34M€. La Région et l'Etat participent au financement des travaux sur les quais de la ligne 5 et les accès correspondants dans le cadre du CPER 2015-2020, pour un total de 10M€.

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

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global de la convention s'élève à 10 000 000 €, repartis comme suit :

- 52,5 % par la Région
- 22,5 % par l'Etat
- 25 % par la RATP

Localisation géographique :

 PARIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER C

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2022

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	8 300 000,00	83,00%
MOE	985 000,00	9,85%
MOA	715 000,00	7,15%
Total	10 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	2 250 000,00	22,50%
RATP (en cours d'attribution)	2 500 000,00	25,00%
Région Ile-de-France	5 250 000,00	52,50%
Total	10 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 21009775 - RER B – Gare de Robinson – Avenant n°1 à la convention PRO-REA

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041783-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 223 350,00 € HT	52,50 %	1 167 258,75 €
Montant total de la subvention			1 167 258,75 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE
75012 PARIS CEDEX 12
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial
Représentant : Madame Catherine GUILLOUARD, Présidente-Directrice-Générale

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention destinée à financer la finalisation des travaux d'agrandissement de l'accès secondaire de la gare de Robinson au titre du schéma directeur du RER B Sud.

Dates prévisionnelles : 18 octobre 2017 - 31 décembre 2022

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Dans la mesure où il s'agit de financer des dépassements sur l'ensemble du projet, la date de démarrage (18/10/2017) correspond à la date du vote de la convention initiale (CP 2017-425).

Description :

Par délibération en date du 18 octobre 2017 (rapport n° CP 2017-425), une convention de financement d'un montant de 6 500 000 € courants a été adoptée pour la réalisation des études et des travaux relatif à l'agrandissement de l'accès secondaire de la gare de Robinson. Cette convention a été notifiée le 25 avril 2018.

En 2020, la RATP a justifié un dépassement du budget de la convention. Au terme de son analyse et de plusieurs échanges entre IDFM et la RATP, un avis favorable a été rendu par IDFM pour la prise en charge de ce surcoût par les partenaires financiers.

Le présent avenant permet donc d'une part, de prendre acte du nouveau coût de l'opération tenant compte des aléas précités et d'autre part, de permettre aux financeurs (Etat et Région) d'accorder une subvention complémentaire pour la finalisation des travaux relatif à l'agrandissement de l'accès

secondaire de la gare de Robinson.

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

Détail du calcul de la subvention :

Les travaux sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020.

Le montant global de l'avenant correspond à l'écart entre le montant total de la convention voté en 2016, soit 6 500 000 € et le nouveau montant suite au dépassement budgétaire fixé à 8 723 350 €.

Le financement de cet écart d'un montant de 2 223 350 € se répartit ainsi :

- L'Etat à hauteur de 500 253,75 € (22,5 %),
- La Région à hauteur de 1 167 258,75 € (52,5 %),
- La RATP à hauteur de 555 837,50 € (25 %),

Localisation géographique :

■ SCEAUX

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	2 223 350,00	100,00%
Total	2 223 350,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	1 167 258,75	52,50%
RATP (en cours d'attribution)	555 837,50	25,00%
Etat (en cours d'attribution)	500 253,75	22,50%
Total	2 223 350,00	100,00%

**DOSSIER N° 21005694 - RER D - CREATION D'UN SECOND QUAI EN GARE DE CRETEIL-
POMPADOUR - AVENANT N°1 A LA CONVENTION PRO-REA**

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

Imputation budgétaire : 908-811-2041723-481004-200

Action : 481004011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 547 295,00 € HT	86,33 %	2 199 190,00 €
	Montant total de la subvention		2 199 190,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice général Adjointe FINANCES
et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention complémentaire relative aux études Projet et travaux du second quai en gare de Créteil-Pompadour située sur le RER D

Dates prévisionnelles : 19 septembre 2018 - 19 septembre 2025

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : L'avenant a pour objectif de couvrir les surcoûts liés à la pandémie COVID 19. Ils sont liés à la convention PRO-REA votée initialement à la Commission Permanente n° CP 2018-331 du 19/09/2018.

Description :

Le projet concerne l'extension du « pôle multimodal » de Créteil-Pompadour, mis en service en 2013, situé sur la commune de Créteil. Les travaux consistent en la réalisation d'un second quai ainsi que le prolongement de la passerelle actuelle pour permettre l'accès à ce futur quai par des descentes verticales (ascenseur et escalier).

Le présent avenant consiste à couvrir les surcoûts liés aux interruptions de chantier sur plusieurs mois en 2020 dues notamment à la pandémie COVID 2019 .

Le coût objectif du projet s'élève 23 330 000 € (conditions économiques 01/2014), soit 29 328 700 € courants.

Le coût des bus de substitution est pris en charge en intégralité par l'Etat.

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

Détail du calcul de la subvention :

Le montant total des surcoûts constatés sur le périmètre de SNCF Réseau s'élève à 3 141 700 €. Le financement de ce surcoût est réparti comme suit :

1) S'agissant des bus de substitution d'un montant de 594 405 € :
- l'Etat à 100 %,

2) S'agissant des travaux financés dans le cadre du CPER 2015-2020 d'un montant 2 547 295 €:
- l'Etat à 13,67 % (soit 348 105 €),
- la Région à 86,33 % (soit 2 199 190 €).

Localisation géographique :

 REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER D

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2021

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Ouvrage d'art	545 581,00	21,42%
Installations de sécurité	650 145,00	25,52%
Communications verticales et installations de quai	30 000,00	1,18%
Autres travaux SNCF Réseau	7 001,00	0,27%
Ressources SNCF	115 000,00	4,51%
Provision pour risques	429 858,00	16,88%
Frais maîtrise d'oeuvre	689 710,00	27,08%
Frais maîtrise d'ouvrage	80 000,00	3,14%
Total	2 547 295,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France	2 199 190,00	86,33%
Etat (en cours d'attribution)	348 105,00	13,67%
Total	2 547 295,00	100,00%

Annexe 2 : RER E Eole - Convention de financement relais n°2

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

**Convention relative au financement
de la poursuite sans retard du projet**

**CONVENTION RELAIS n°2
2022CONV.....**



Table des matières

Visas :	5
Article 1. Objet de la convention-relais	7
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation	7
2.1. Le périmètre de la Convention	7
2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation	8
Article 3. Rôle et engagements des parties	8
3.1. L'Autorité organisatrice	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE	8
3.3 Les financeurs	8
3.3.1. Identification	8
3.3.2. Engagements	9
Article 4. Modalités de financement et de paiement	9
4.1 Montant de la convention	9
4.2 Plan de financement	9
4.3. Régime de TVA	9
4.4 Modalités d'actualisation	9
4.5. Modalités de versement des subventions	10
4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du maître d'ouvrage	10
4.5.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage	11
4.6. Domiciliation	11
4.7. Comptabilité du Maître d'ouvrage	13
4.8. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	13
4.9. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire du Conseil départemental des Yvelines	13
Article 5. Modalités de contrôle	13
5.1. Exercées par les financeurs	13
5.2. Exercées par IDFM	14
Article 6. Gestion des écarts	14
Article 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention	14
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études du projet EOLE	14
8.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle	14

8.2 Communication institutionnelle	14
8.3 Confidentialité.....	15
8.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	16
Article 9. Dispositions générales	17
9.1. Modification de la Convention relais.....	17
9.2. Règlement des litiges.....	17
9.3. Résiliation de la Convention relais.....	17
9.4. Date d'effet et durée de la Convention relais	17
9.5. Mesures d'ordre – Election de domicile	18

Entre,

En premier lieu,

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n°de la commission permanente en date du,
- Le **Conseil Départemental des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du,
- Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° en date du,
- **La Ville de Paris** représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° en date du,

Ci-après désignés par les « financeurs ».

En deuxième lieu,

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

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

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau** (ci-après dénommée « SNCF Réseau »), Société Anonyme au capital social de 621.773.700 euros, immatriculée au RCS de Bobigny sous le numéro 412 280 737, dont le siège est situé au 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine Saint Denis, représentée par Anne Bosche-Lenoir directrice générale adjointe Finance et Achats, dûment habilitée à signer la présente convention.

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

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

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

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

Vu le Contrat de projets 2007-2013 État-Région Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

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

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

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

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

Vu la délibération n°2016-CD-2-5310-1 du Conseil départemental des Yvelines en date du 20 juin 2016 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

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

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

Vu la délibération n°2017-DVD-6-G du Département de Paris en date du 8 juin 2017 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest ;

Vu la délibération n° CP 2021-030 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date de 21 janvier 2021 approuvant le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet notifié en date du 13 décembre 2021.

Vu la délibération n° CP 2021-112 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date de 1^{er} avril 2021 approuvant la convention relais n°1 relative au financement de la poursuite sans retard du projet Eole notifiée en date du 16 décembre 2021.

Vu la délibération n°2021-CD 2 6290.1 du 5 février 2021 du Conseil départemental des Yvelines approuvant le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet de prolongement du RER E à l'Ouest ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil départemental des Hauts de Seine,

Vu la délibération n° _____ du Conseil de Paris,

Vu la délibération n° CP2022-061 de la commission permanente en date du 23 mars 2022 du Conseil régional d'Île-de-France ;

Vu la délibération n° _____ d'IDFM,

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Définitions

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

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

« **Etudes** » : désigne les Etudes réalisées par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

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

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

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

En début d'année 2020, SNCF Réseau a fait le constat d'un dépassement important du coût du projet, de l'ordre de 640 M€ (CE2012), hors actualisation et hors surcoûts liés à la crise sanitaire survenue depuis.

Conformément au protocole-cadre adopté en 2016 et aux conventions de financement subséquentes, Île-de-France Mobilités a engagé une expertise des coûts invoqués par le maître d'ouvrage et des responsabilités associées. Les conclusions définitives de cette expertise ont été remises à la fin du premier semestre 2021 une fois intégrés les éléments consolidés présentés par la maîtrise d'ouvrage.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a averti les financeurs en septembre 2020 que les coûts supplémentaires auxquels il est confronté l'ont conduit à engager des dépenses complémentaires dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les partenaires dans le cadre du protocole approuvé en 2016.

Les dispositions légales et réglementaires qui s'appliquent à SNCF Réseau le conduisent à demander aux financeurs de prendre des engagements financiers supplémentaires pour permettre la poursuite, sans retard du projet, et en particulier pour signer les marchés prévus pour l'année 2022 conformément au planning du Projet.

Dans ces conditions, le protocole-relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet, délibéré en Commission permanente de la région Île-de-France du 21 janvier 2021 (n° CP 2021-030) a donc pour objet de répondre à ce besoin de couverture transitoire visant à assurer la poursuite sans retard du Projet. Il intervient sans préjudice de l'instruction des demandes de surcoûts survenus sur le projet, ainsi que de ceux qui découleraient des mesures imposées au maître d'ouvrage à l'occasion de la crise de la COVID 19. Cette instruction permettra de proposer aux financeurs du protocole-cadre approuvé en 2016 des décisions complémentaires sur la prise en charge de tout ou partie de ces surcoûts.

Pour répondre à la demande de SNCF Réseau, la présente convention-relais décline cette deuxième convention d'affectation pour les années 2022 et 2023, en dérogation de l'article 2.3 sur l'ordonnancement des engagements des financeurs du protocole-relais, avec l'accord de l'ensemble des financeurs.

Article 1. Objet de la convention-relais

La présente convention-relais a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour :

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

La présente convention-relais (ci-après « la Convention ») a pour objet :

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

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

**« PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE
Convention-relais n°2 relative au financement sans retard du projet »**

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation

2.1. Le périmètre de la Convention

Le périmètre de la convention nécessaire à la continuité du projet EOLE comprend notamment les marchés prévisionnels suivants :

Mantes :	
	Poursuite des travaux du viaduc Travaux ferroviaires des phases 2
Section nouvelle :	
	Aménagement de quais/surface Poursuite second œuvre
Bezons :	
	Equipements ferroviaires du raccordement
Nexteo	
	Poursuite des travaux de déploiement et des essais ATS+ et ATC
Systèmes	
	Equipements signalisation télécom et alimentation tronçon central et ouest
Section exploitée :	
	Divers travaux dans les gares existantes

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

En ligne avec le calendrier de réalisation du projet Eole, les marchés prévisionnels indiqués à l'article 2.1 sont exécutés à compter de 2022 et, en fonction de l'objet de chacun des marchés et de leur clôture, jusqu'en 2026.

Article 3. Rôle et engagements des parties

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE

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

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

SNCF Réseau est le seul maître d'ouvrage concerné par cette convention-relais n°2.

Conformément aux dispositions de la loi 2014-872 du 4 août 2014 et de l'article L 2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est maître d'ouvrage des travaux d'infrastructure sur le réseau ferré national (RFN).

3.3 Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de la présente convention, est assuré par :

- la région Île-de-France ;
- le Département des Hauts-de-Seine ;
- le Département des Yvelines ;
- la Ville de Paris.

3.3.2. Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation par le maître d'ouvrage visé à l'article 3.2. des travaux précisés à l'article 2.1. de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2 de la présente convention.

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Montant de la convention

A la demande de SNCF Réseau et avec l'accord des financeurs, en dérogation à l'article 2.3 du protocole-relais, le montant des subventions accordées pour les travaux dans le cadre de la présente convention est de **74 M€ aux conditions économiques de janvier 2012, soit 82.64M€ courants**, correspondant au cumul des affectations des années 2022 et 2023 de l'article 2.3. du protocole relais.

4.2 Plan de financement

Le plan de financement de la convention est le suivant :

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE					
Convention-relais n°2 relative au financement sans retard du projet					
2022-2023					
Montant en Millions d'euros courants HT et %					
MOA	Région	CD 92	CD 78	Ville de Paris	TOTAL
%	66,22	10,80	13,51	9,46	100,00
SNCF Réseau	54 727 500,00	8 927 500,00	11 167 500,00	7 817 500,00	82 640 000,00

Conformément à l'article 2.2 du protocole-relais, il est convenu que les clefs de financement indiquées à l'article 4.2 ne préjugent pas des clefs de financement des surcoûts à financer qui seront déterminées au terme de l'application de l'article 7 du protocole cadre de 2016. Les modalités de financement de ces surcoûts prévoient que les clefs définitives s'appliqueront sur un périmètre global incluant rétroactivement le périmètre du présent protocole relais, moyennant une prise en compte des participations définies dans le présent protocole relais qui seraient alors déduites des participations globales ainsi définies.

4.3. Régime de TVA

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

4.4 Modalités d'actualisation

Conformément à l'article 3 du protocole-relais, pour la présente convention de 2022-2023, le montant est réputé calculé en euros courants conventionnels aux valeurs totales de 82 640 000 M€. Par conséquent, les modalités d'actualisation présentées dans l'article 3 du protocole-relais s'appliquent à la présente convention.

4.5. Modalités de versement des subventions

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

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

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

A-Versement des acomptes pour la Région :

La demande 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 la référence des dépenses comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents marchés indiqués à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
 - la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 4.2;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

B- Versement des acomptes pour le Département des Hauts-de-Seine et des Yvelines :

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants,
- la demande de paiement établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention,
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

C- Versement des acomptes pour la Ville de Paris :

Les Maîtres d'Ouvrage transmettent leurs factures sous forme électronique via la solution mutualisée dénommée « Chorus Pro ». Celles-ci devront être déposées sur le portail « Chorus Pro » à l'aide du numéro de la convention et du numéro d'engagement juridique préalablement fourni par la Ville de Paris

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention, en euros courants et en euros constants,
- 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 résultant des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.2 de la présente convention et de son annexe 1,
- L'état détaillé récapitulatif annuel des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 2.1, au prorata de leur état d'avancement.

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

D- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le taux de plafonnement des acomptes prévu par le Règlement budgétaire et financier régional est fixé à 80% du montant global du Projet.

Par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Région au bénéficiaire avant le versement du solde est plafonné à 95% du montant global du Projet conformément à l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015. Ce taux de 95 % est applicable uniquement dans le cas d'une opération inscrite au CPER 2015-2020.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Ville de Paris au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la 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.

E- Versement du solde :

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

Le versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.5, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

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

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

4.5.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5. et 4.8 de la présente convention. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

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

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

4.6. Domiciliation

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

SNCF Réseau :

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

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

Financeurs	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 St-Ouen sur Seine	Pôle finance- Direction de la comptabilité	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondela-Comptabilite@iledefrance.fr
IDFM	39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des projets d'investissement Projets ferroviaires	api-marches@stif.info 01 82 53 81 36
Ville de Paris	121 avenue de France 75013 PARIS	Direction de la Voirie & Déplacements	Cecile.masi@paris.fr
Conseil Départemental des Hauts de Seine	Direction des mobilités 92731 NANTERRE CEDEX	Pôle Attractivité, Culture et Territoire Direction des Mobilités	01.47.29.37.71.
Conseil Départemental des Yvelines	2, Place André Mignot 78012 Versailles Cedex	Direction des Mobilités /Sous-Direction de la politique des transports et des mobilités	jdevay@yvelines.fr 01.39.07.75.59
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Finance et Trésorerie - Unité Crédit Management	patricia.langelez@reseau.sncf.fr 01.85.57.96.70

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - Région Île-de-France : 23750007900312
 - Département Yvelines : 227 806 460 00019
 - Département Hauts de Seine : 229 200 506 00611
 - Ville de Paris : 217 500 016 00019
- Le code service ;
 - La région Île-de-France : 200
 - Ville de Paris : 61-15
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

4.7. Comptabilité du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à la réalisation de l'opération EOLE.

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

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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 de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la région Île-de-France, 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 est pas imputable. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.9. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire du Conseil départemental des Yvelines

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

Article 5. Modalités de contrôle

5.1. Exercées par les financeurs

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

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

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

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

5.2. Exercées par IDFM

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

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

Article 6. Gestion des écarts

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

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

Les partenaires s'engagent à réaliser annuellement un point d'avancement financier de la convention, le premier bilan étant effectué dans un délai de douze mois à compter de la notification de la présente convention.

À l'occasion de ce point financier, ils rendront compte de la mise en œuvre des conventions spécifiques successives.

Les parties conviennent d'appliquer en outre les stipulations du protocole-cadre approuvé en 2016 et notamment son article 6.

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

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

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

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

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

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

8.2 Communication institutionnelle

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

- associer les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre de toutes les actions de communication institutionnelle relative à l'opération EOLE,
- mentionner les financeurs et IDFM sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération EOLE par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,

- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque co-signataire puisse valider les outils et actions significatives de communication institutionnelle, et les premiers outils de communication de chantier.

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

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

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

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

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

8.3 Confidentialité

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles » recouvre toutes les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions à IDFM, à la SGP, à l'Etat, à la Région, aux Conseils Départementaux et à la ville de Paris, dont ils auraient connaissance au cours de leurs missions respectives.

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

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

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

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

La présente convention ne s'applique pas aux informations confidentielles pour lesquelles les Parties apporteraient la preuve écrite :

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

Enfin, les Parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, les parties sont tenues d'informer SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

8.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études

SNCF Réseau, en tant que Maître d'ouvrage, peut être :

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

En tout état de cause, SNCF Réseau, demeure propriétaire de leurs connaissances antérieures. NExTEO est une marque verbale et semi-figurative déposée.

Les études réalisées directement par SNCF Réseau, dans le cadre des prestations objet de la présente convention restent sa propriété.

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

Les parties disposent d'un simple droit de reproduction limité aux besoins strictement liés à l'exécution de la présente convention.

Afin de permettre à IDFM de remplir ses missions d'autorité organisatrice, et plus précisément pour réaliser les expertises nécessaires, rendre ses avis aux financeurs dans le champ d'intervention qui lui est confié au protocole-cadre, le maître d'ouvrage communiquera à IDFM, à sa demande les études et les résultats réalisés dans le cadre de la présente convention, à l'exclusion des études et résultats portant sur NExTEO (bord et Sol). Les études et résultats portant sur NExTEO (Bord et Sol) sont soumis aux modalités particulières de communication/d'accès et de confidentialité qui sont prévues dans les conventions de financement correspondantes. A ce titre les éléments communiqués ou rendus disponibles par SNCF devront être d'un niveau suffisant pour permettre à IDFM de remplir ses missions de financeur et d'autorité organisatrice.

Le maître d'ouvrage autorise donc IDFM à utiliser et reproduire ces études et résultats d'études, à l'exception des études et résultats portant sur NExTEO, afin de remplir ses missions d'autorité organisatrice sur le projet EOLE, telles que prévues ci-dessus.

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

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

Article 9. Dispositions générales

9.1. Modification de la Convention relais

La Convention relais ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des modifications de l'annexe 1 des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.6 de la présente Convention qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

9.2. Règlement des litiges

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

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

9.3. Résiliation de la Convention relais

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

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

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

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

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

9.4. Date d'effet et durée de la Convention relais

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.2, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3 de la présente convention, soit :

- après versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.8.

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

9.5. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

Pour la Région d'Île-de-France,

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

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

Ville de Paris,

Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du
Conseil départemental

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER
Président du
Conseil départemental

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR,
Directrice Générale Adjointe Finance & Achats

Fait en 5 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds pour la Ville de Paris

	2022	2023	2024	Total
Appels de fonds prévisionnels pour la Ville de Paris (€ courants HT)	2 345 250	3 908 750	1 563 500	7 817 500

**Annexe 3 : Métro Ligne 11 – Prolongement à Rosny
Bois-Perrier – Convention de financement travaux
n°7**



Prolongement de la ligne 11

De Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier

Convention de financement relative à la
réalisation de l'opération

Convention de financement travaux n°7
prolongement

Convention n° 22D18845

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION	8
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	9
ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT	9
2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION.....	9
2.2. CONTENU DES DOSSIERS	10
ARTICLE 3 - ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	10
3.1 LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET	10
3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe.....	10
3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints ..	11
3.2 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES MOBILITES	11
3.3 LES FINANCEURS.....	11
3.3.1 Identification.....	11
3.3.2 Financement par le Département de la Seine-Saint-Denis	11
3.3.3 Engagements	11
3.4 CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION	11
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	12
4.1 COUT GLOBAL DE L'OPERATION DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 A ROSNY – BOIS-PERRIER	12
4.2 COUT DE REALISATION DE LA CONVENTION	12
4.3 MODALITES D'ACTUALISATION.....	13
4.4 PLAN DE FINANCEMENT	13
4.5 MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS	13
4.5.1 Versement d'acomptes	13
4.5.2 Versement du solde	14
4.5.3 Paiement à la RATP.....	15
4.5.4 Domiciliation.....	15
4.5.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE	16
5.1 PAR LES FINANCEURS	16
5.2 PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES	17
5.3 INTERVENTION D'EXPERTS	17

ARTICLE 6. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS..... 17

- 6.1 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COUT PREVISIONNEL DE L'AVP.....17**
- 6.2 DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS17**
- 6.3 DISPOSITIONS COMMUNES18**

ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION..... 18

- 7.1 COMMISSION DE SUIVI.....18**
- 7.2 COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF).....18**
- 7.3 INFORMATION HORS COMITE ET HORS COMMISSION DE SUIVI.....20**
- 7.4 COMMUNICATION20**
- 7.5 OBLIGATION D'INFORMATION PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE.....20**

ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET 20

ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION 21

ARTICLE 10. STIPULATIONS GENERALES 21

- 10.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION21**
- 10.2 RESILIATION DE LA CONVENTION.....21**
- 10.3 LITIGES22**
- 10.4 CONFIDENTIALITE22**
- 10.5 DATE D'EFFET DE LA CONVENTION.....22**
- 10.6 MESURES D'ORDRE23**

ANNEXES 29

ENTRE,

EN PREMIER LIEU,

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,
- Le **Département de la Seine-Saint-Denis** (CD 93), représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° _____ en date du _____,

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

EN DEUXIEME LIEU,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun- 75009 Paris, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération de son Conseil d'administration n°2022/..... en date du2022,

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

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est situé 54 quai de la Rapée - 75012 Paris, représentée par Madame Catherine GUILLOUARD, en sa qualité de Présidente Directrice Générale en exercice,

Ci-après désignée « **la RATP** » ou « **le maître d'ouvrage conjoint** », le « **bénéficiaire** ».

L'ensemble des signataires de la présente convention est ci-après désigné « **les Parties** ».

VISAS

VU le code des transports, et notamment les articles L. 1214-9 et suivants, L.1241-1 et suivants et L. 2142-1 et suivants ;

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

VU le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris, notamment le o de l'article 9, modifié par le décret n° 2014-1168 du 10 octobre 2014,

VU le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, Île-de-France Mobilités et la RATP,

VU le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,

VU le Contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2007,

VU la délibération n° CR 75-09 du 18 juin 2009 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France,

VU la délibération n° CR 113-09 du Conseil régional d'Île-de-France en date du 27 novembre 2009 approuvant la charte pour l'aménagement d'un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,

VU la délibération n° CR 50-11 du Conseil régional d'Île-de-France en date du 23 juin 2011 – Convention Particulière relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013,

VU la délibération n°2013/025 en date du 13 février 2013 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le schéma de principe relatif au prolongement de la ligne 11, schéma de principe également approuvé par le conseil d'administration de la RATP le 29 mars 2013 ;

VU la délibération n°2013/223 en date du 10 juillet 2013 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé la convention de financement et de réalisation du dossier d'avant-projet du prolongement de la ligne 11 actant la reprise de la branche Est de l'ex-ligne orange du Grand Paris Express par la ligne 11 ;

VU la délibération n°2014/0143 en date du 5 mars 2014 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé la déclaration de projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU l'arrêté inter-préfectoral n°2014-1331 en date du 28 mai 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier », l'aménagement des stations existantes et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois,

VU la délibération n° CP 14-814 du Conseil régional d'Île-de-France du 20 novembre 2014 approuvant les études projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier,

VU la délibération n°10-01 de la Commission permanente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis en date du 20 novembre 2014 approuvant le contrat « aménagement transport » du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° CR 67-14 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 21 novembre 2014 approuvant le contrat « aménagement transport » du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n°CS2014/11 en date du 24 novembre 2014 par laquelle le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris a approuvé la convention de financement des études Projet du prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier,

VU l'approbation des études d'AVP par le conseil d'administration de la RATP le 28 novembre 2014,

VU la délibération n°2014/479 en date du 10 décembre 2014 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé les études d'AVP,

VU la délibération n°2014/479 en date du 10 décembre 2014 par laquelle le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé la convention de financement relative aux études projet du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

VU la convention de financement des études projet du prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny – Bois-Perrier n°2014CONV061/14DPI029 notifiée le 27 mai 2015 conclue entre l'Etat, la Région Île-de-France, la Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités et la RATP,

VU la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

VU la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 83-15 du 24 septembre 2015 approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° 6-2 du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis en date du 24 septembre 2015 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes

VU la délibération n°2015/521 du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du 7 octobre 2015 approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes,

VU la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre Île-de-France Mobilités et la RATP relative au prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et à l'adaptation de la ligne existante approuvée par délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015/571 en date du 7 octobre 2015 et signée le 2 mars 2016,

VU la délibération n° CP 16-338 du Conseil régional d'Île-de-France en date du 12 juillet 2016 approuvant la convention de financement travaux n°1 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°1 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 28 novembre 2016,

VU la délibération n° CP 2017-117 de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du 8 mars 2017 approuvant la convention de financement travaux n°2 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°2 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 24 août 2017,

VU la délibération n° CP 2018-165 de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du 30 mai 2018 approuvant la convention de financement travaux n°3 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°3 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 31 octobre 2018,

VU la délibération n° 2019-255 en date du 18 septembre 2019 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°4 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°4 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 6 février 2020,

VU la délibération n° 2020-049 en date du 4 mars 2020 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°5 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la convention de financement travaux n°5 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 2 octobre 2020,

VU la délibération n° 2021-002 en date du 21 janvier 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°6 du prolongement de la ligne 11 du métro,

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement

Vu la délibération n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 du Conseil régional d'Île-de-France portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

VU la convention de financement travaux n°6 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 13 septembre 2021,

VU la délibération n° 2022-.... en date dude la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°7 du prolongement de la ligne 11 du métro,

VU la délibération n° en date du de la Commission permanente du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis approuvant la présente convention,

VU la délibération n° 2022/..... en date du du Conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant la présente convention,

VU la délibération n° en date du du Conseil d'Administration de la RATP approuvant la présente convention.

IL EST CONVENU CE QUI SUIIT :

Contexte général de l'opération

Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier

Actuellement, la ligne 11 parcourt une distance de 6,3 km et dessert treize stations, reliant le centre de Paris (Châtelet) à la station Mairie des Lilas (Seine-Saint-Denis). Le prolongement de la ligne 11, jusqu'à la station du RER E de Rosny Bois-Perrier sur le territoire de la commune de Rosny-sous-Bois, permettra de relier l'Est parisien à la capitale à l'horizon 2023.

Ce prolongement donnera lieu à la création de six nouvelles stations, dont les noms provisoires sont : Serge Gainsbourg (Les Lilas), Place Carnot (Romainville), Montreuil-Hôpital (Montreuil-sous-Bois/Noisy-le-Sec), La Dhuys (Rosny-sous-Bois/Montreuil-sous-Bois), Coteaux-Beauclair (Noisy-le-Sec/Rosny-sous-Bois) et Rosny-Bois-Perrier (Rosny-sous-Bois) en terminus. Le projet s'insère principalement en souterrain avec des stations enterrées. En raison de la topographie du territoire, le tracé comporte un viaduc sur une longueur de 600 m environ, avec une station aérienne (Coteaux-Beauclair).

Il entraînera une hausse du nombre de voyageurs sur la ligne 11 dans l'ensemble de son tracé. Pour répondre à ce besoin capacitaire, le matériel roulant actuel sera remplacé et le système d'exploitation de la ligne sera revu avec un Poste de Commande Centralisée (PCC) créé à Bagnolet.

Un nouvel atelier sera aménagé à Rosny-sous-Bois à la fois pour accueillir les rames MP14 (le Site de maintenance et de remisage (SMR) actuel n'étant pas adapté à ses dimensions) et pour intégrer le nombre de rames supplémentaires à prévoir pour le prolongement. L'atelier de maintenance actuel, situé dans l'axe de la ligne existante aux Lilas, sera donc démantelé et remplacé par ce nouvel atelier. Enfin, une zone de garage implantée à Rosny-sous-Bois permettra d'assurer l'exploitation et la maintenance de l'ensemble de la ligne 11, depuis Châtelet jusqu'à Rosny-Bois-Perrier.

La station « Rosny-Bois-Perrier » deviendra, à terme, une gare de maillage avec la ligne 15 Est du Grand Paris Express dont la mise en service est également prévue à horizon 2030.

Financement de l'opération

Ce projet était inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) Île-de-France « 2007-2013 », repris dans le Plan de Mobilisation de la Région voté en 2009, puis successivement confirmé le 26 janvier 2011 dans le protocole Etat-Région relatif aux transports publics en Île-de-France, et en 2013 à la fois dans le protocole cadre Etat-Région pour la période « 2013-2017 », signé le 19 juillet 2013, et au Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF), arrêté en Conseil régional le 18 octobre 2013 (n°CR97-13) et approuvé par le décret n°2013-1241 en date du 27 décembre 2013.

Les principes de financement de ce projet ont été retranscrits dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020, voté le 18 juin 2015 en Conseil régional et signé le 9 juillet 2015. Ce projet est inscrit à la revoyure du CPER validé par avenant au CPER le 7 février 2017.

Le plan de financement général a été fixé dans le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes, approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités en date du 7 octobre 2015 et signé le 8 mars 2016. L'article 3.2.2 du protocole cadre de financement dispose que « *les besoins prévisionnels en AP/AE sont indiqués ci-dessous. Ces montants pourront être retravaillés lors de l'élaboration des conventions dans la limite des valeurs indiquées ci-dessous qui constituent des plafonds actualisables* ».

Or, dès 2018, la RATP a indiqué aux partenaires que le rythme des dépenses engendrées par l'opération sur le volet « prolongement » génèrerait, en 2019, un besoin de trésorerie supérieur aux montants prévisionnels indiqués dans le protocole cadre.

Par conséquent, plusieurs hypothèses ont été présentées par la RATP à l'ensemble des partenaires dont l'une d'entre elles consiste à anticiper, dès 2019, le versement d'une partie importante de la participation de la Société du Grand Paris qui aurait dû être initialement versée sur la période 2020 -

2022. Cette hypothèse a été acceptée par la Société du Grand Paris (SGP) et a été formalisée dans la convention 2019CONV265 dite « REA 4 » qui a été financée à 100% par la SGP.

Lors de la passation de la convention REA 5 du 2 octobre 2020, la SGP a contractualisé l'ensemble de ses engagements au financement de l'opération de prolongement de la ligne 11 entre « Mairie des Lilas » et « Rosny-Bois-Perrier », tel que prévu par l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement. Par conséquent, la SGP ayant rempli l'ensemble de ses obligations conventionnelles en contractualisant l'intégralité des engagements pour cette opération, elle ne sera pas signataire de la présente convention.

Le versement anticipé des financements correspondant à la participation de la SGP ne remet pas en question les clés de financement définies à l'article 2.3 du protocole cadre sur le volet prolongement.

La présente convention vise donc à financer la poursuite des travaux du prolongement de la ligne 11 depuis Mairie des Lilas vers Rosny-Bois-Perrier et concerne en particulier le volet « prolongement ». Elle constitue la dernière convention de financement à intervenir au titre du protocole-cadre précité.

Article 1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des Parties pour le financement de la poursuite des travaux de réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro.

Ainsi, elle a pour objet de définir les modalités de financement des travaux objet de la convention et de préciser les conditions de suivi de la convention et des travaux objet de la convention, dans le respect du calendrier général du projet.

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

« Prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier - Convention de financement travaux n°7 – Prolongement ».

Article 2. Contenu de la présente convention de financement

2.1. Périmètre de la convention

Dans le cadre de cette convention, la RATP assure la poursuite :

- des travaux d'aménagements et de second œuvre des stations,
- la restitution des emprises travaux,
- la pose des équipements des systèmes de transport du tunnel circulaire et du viaduc,
- du démantèlement de l'AMT des Lilas,
- des travaux de voie, de systèmes et d'équipements électriques.

La présente convention intègre de plus :

- Les coûts de maîtrise d'ouvrage : pilotage, information, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à la conduite de la phase Achats et du suivi contractuel des marchés,
- Les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des missions qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- Les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase réalisation, le contrôle technique (CT),

- La mission d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (OPC) du projet, qui analyse les tâches élémentaires portant sur les études d'exécution et les travaux, détermine leurs enchaînements ainsi que le chemin critique par des documents graphiques, du commencement des travaux jusqu'à la levée des réserves,
- Le coût des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions (frais d'études, etc.).

2.2. Contenu des dossiers

Ils comprennent :

- les dossiers de consultation des entreprises,
- un dossier de synthèse sur les études des concessionnaires et l'impact des déviations sur le planning général de l'opération,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières réalisées durant cette phase.

Lorsque la demande est formulée, l'ensemble des documents, hors dossier de consultation des entreprises (DCE), est remis par la RATP aux Parties sous format USB ou cloud sécurisé.

A la demande d'une des Parties, l'ensemble des documents hormis ceux concernant les systèmes d'exploitation des trains, y compris les DCE, peut être consulté auprès de la RATP.

Article 3 - Rôle et engagements des Parties

3.1 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe

L'article L. 1241-4 du code des transports, dispose que :

« Île-de-France Mobilités peut assurer la maîtrise d'ouvrage ou désigner le ou les maîtres d'ouvrage de projets d'infrastructures nouvelles destinées au transport public de voyageurs, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau et à l'établissement public Société du Grand Paris.

Île-de-France Mobilités et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. Île-de-France Mobilités s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Le projet de prolongement de la ligne 11 n'ayant pas fait l'objet d'un schéma de principe approuvé au 1^{er} janvier 2010, c'est donc une opération décidée après le 1^{er} janvier 2010 devant faire l'objet d'une maîtrise d'ouvrage conjointe Île-de-France Mobilités /RATP.

La convention prévue par l'article L. 1241-4 du code des transports précisant les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par Île-de-France Mobilités et la RATP a été signée le 2 mars 2016 (délibération du CA d'Île-de-France Mobilités 2015/521 du 7 octobre 2015).

3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints

Pour la réalisation de ce projet, Île-de-France Mobilités et la RATP exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage et en assument la responsabilité conjointe.

En application de l'article L. 1241-4 du code des transports, la répartition précise des tâches et responsabilités entre les deux maîtres d'ouvrage est prévue par la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe précitée.

3.2 L'Autorité organisatrice des mobilités

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

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

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le protocole-cadre précité prévoit le plan de financement général du projet ainsi que la clé de répartition suivante :

- l'Etat : 19,78%,
- la Région : 46,15%,
- la Société du Grand Paris : 28,16%,
- le Département de la Seine-Saint-Denis : 5,90%.

3.3.2 Financement par le Département de la Seine-Saint-Denis

Conformément au protocole de financement, il a été retenu que les montants des versements se feront selon l'échéancier suivant :

En M€	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Crédits de paiement (en CE 2014)	1	4	7	7	7	7	7	7	7	7	3

L'actualisation de ces montants conduit à des appels de fonds de :

- 7 674 763,57 € courants en 2022 ;
- 7 905 006,48 € courants en 2023.

3.3.3 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.2, des travaux précisés à l'article 2 de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

3.4 Calendrier prévisionnel de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation de cette phase est évalué à environ 60 mois, à compter de la notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

Ces missions, détaillées à l'article 2.1 de la présente convention, s'inscrivent dans le cadre du planning général, joint en annexe 2 à la présente convention.

Cette durée prévisionnelle est conforme aux dispositions de l'article 10.5 portant sur la date d'effet de la convention.

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Coût global de l'opération de prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois-Perrier

Pour mémoire, le coût d'objectif du projet sur la base des études d'avant-projet (AVP), approuvées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 10 décembre 2014 et par le Conseil d'Administration de la RATP le 28 novembre 2014, a été établi à **1 298 M€ (CE 01/2014)**, dont 1 084 M€ (aux CE 01/2014) uniquement pour le volet prolongement.

Les montants en euros courants sont estimés en actualisant les coûts prévus aux conditions économiques de référence de janvier 2014, par application de l'indice professionnel des Travaux Publics (TP) 01.

La RATP fournit une estimation des postes nécessaires pour mener à bien les missions visées à l'article 2 :

Estimation prévisionnelle des coûts (en M€ HT - CE janvier 2014)	Montant
Ouvrages d'art et infrastructures des stations	496
Equipements des stations	90
Déviation réseaux	70
PCC/Système de transports/Courant faible (CF)	53
Atelier de maintenance des trains (AMT)	48
Acquisitions Foncières/ Libération d'emprises	38
Voie	47
Alimentation Energie traction	25
Opérations induites	23
Frais AMOA/MOA/Conduite de Projet (CDP)	42
Frais MOE	68
PAI	84
TOTAL	1 084

4.2 Coût de réalisation de la convention

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux missions visées à l'article 2 est évalué à 153 129 009 € CE 01/2014, soit **171 193 694 € courants** selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.3.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE).

4.3 Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence de la présente convention sont celles de janvier 2014.

Pour être comparables aux coûts d'objectif, tous les coûts sont calculés aux conditions économiques de référence de la présente convention par application de l'indice professionnel TP 01.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants :

- à partir des indices connus à la date de la convention (voir Annexe 3),
- puis de 3 % par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

L'actualisation est calculée à chaque acompte en prenant en compte la date de comptabilisation de la dépense. Les états d'acompte sont établis à partir des derniers indices connus ; l'état du solde est établi par application des indices définitifs rapporté au montant global des dépenses objet de la présente convention.

4.4 Plan de financement

Compte-tenu des engagements précédemment contractualisés (dont notamment l'avance de la participation de la SGP dans la convention REA 4), le plan de financement de la présente convention est établi comme suit :

Partenaire financier	Montant en € courants prévisionnels	Taux
Etat	46 863 922 €	27,38 %
région Île-de-France	109 448 384 €	63,93 %
Département de la Seine Saint-Denis	14 881 388 €	8,69 %
TOTAL	171 193 694 €	100,00 %

Les engagements contractuels du Département sont en € constants, actualisables selon les conditions prévues à l'article 4.3 : la participation du Département est de 13 311 076 € constants CE 01/2014, soit 14 881 388 € courants prévisionnels.

Les engagements de la SGP pour le financement de la phase de réalisation du prolongement de la ligne 11 ont été intégralement attribués au titre des conventions précédentes. Par conséquent, le montant définitif de la participation de la SGP sera déterminé au moment du solde de l'opération couverte par le protocole-cadre de 2015, dans le strict respect de sa contribution globale de 300 M€ CE de 01/2012, soit 305,3 M€ (CE 01/2014).

4.5 Modalités de versement des subventions

4.5.1 Versement d'acomptes

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

A cette fin, la RATP transmet, auprès de l'ensemble des financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagement auxquelles l'appel de fonds se rattache trois fois par an : en avril, en octobre et une dernière fois entre novembre et décembre.

A-Versement des acomptes pour l'État, la Région et le Département de la Seine-Saint-Denis :

Pour la Région et le CD 93, la demande de versements d'acomptes comprend :

- 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 la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de comptabilisation ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

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

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le directeur financier de la RATP.

Pour l'État, la demande de versements d'acomptes par chaque bénéficiaire comprend :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.1 signé par le responsable de projet ;
- la demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4 ;
- la demande d'acompte signée par le représentant habilité du bénéficiaire ou le directeur financier.

B-Plafonnement des acomptes pour l'État, la Région et le Département de la Seine-Saint-Denis :

Pour la région Île-de-France, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant total des subventions dues par la Région sur le projet, conformément à l'article n°3 de la délibération de la commission permanente du 12 février 2015 (n° CR 09-15) portant sur les modalités de paiement des acomptes pour les opérations relevant du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Le Département de la Seine-Saint-Denis adopte le même principe que la Région à savoir un cumul des acomptes plafonné à 95% du montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1 et conformément à l'article 3.3.1.

Pour l'État, le montant est plafonné à 90 % du montant global de l'opération indiqué à l'article 4.1, et conformément à l'article 3.3.1, avant le versement du solde de l'opération.

Les financeurs demandent à avoir un échéancier actualisé des appels de fonds de la présente convention en avril et en août jusqu'à terminaison des travaux de la présente convention. En complément, en avril et août, les MOA fournissent la prévision annuelle de paiement jusqu'à terminaison de l'opération.

4.5.2 Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents signés par le représentant dûment habilité ou le directeur financier du bénéficiaire indiqué à l'article 4.5.1. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Pour le CD 93, le relevé final des dépenses et des recettes est établi en € courants et en € constants CE 01/2014. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants CE janvier 2014 calculés à partir des indices définitifs.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et, pour la Région, dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

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

4.5.3 Paiement à la RATP

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

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

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

4.5.4 Domiciliation

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

RATP sur le compte ouvert au nom de RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Cobe banque	Code Guichet	Numéro de compte	Clé
31489	00010	00 198 757 753	47

Le paiement est effectué à la RATP par virement bancaire, portant dans son libellé le numéro de référence de la facture.

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Etat (DRIEAT)	21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEA– SPOT – CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
région Île-de-France	2, rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN-SUR-SEINE	Pôle Finances et Direction de la comptabilité	CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr

Département de la Seine-Saint-Denis	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, Hôtel du Département 93006 Bobigny Cedex	Direction du Développement, des Mobilités et de l'Habitat, Bureau des Mobilités Métropolitaines	Bertrand Masquelier 01 43 93 87 46 bmasquelier@seinesaintdenis.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 subvention.investissement@ratp.fr
Île-de-France Mobilités	39-41, rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures Département Management de Projet & Expertises	01 47 53 28 31 gilles.fourt@iledefrance-mobilites.fr

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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 de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la région Île-de-France, 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 est pas imputable. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

Article 5. Modalités d'audit et de contrôle

Les maîtres d'ouvrage conjoints conservent l'ensemble des pièces comptables justificatives relatives à l'investissement objet de la présente convention, pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

Les financeurs se réservent le droit de solliciter des maîtres d'ouvrage conjoints, à tout moment et jusqu'à expiration de ce délai, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

5.1 Par les financeurs

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

Chaque financeur peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

A compter de la mise en service du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, la Région pourra engager un audit financier du projet.

5.2 Par Île-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, la RATP fournit et actualise les documents de suivi financier, dont les items sont détaillés à l'article 7.2, et les présente à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 7.2.

5.3 Intervention d'experts

Sur proposition de l'Autorité organisatrice des mobilités après information préalable des autres financeurs, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'Autorité organisatrice, 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. La RATP est chargée de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

Article 6. Définition et gestion des écarts

6.1 Dispositions en cas de modification du coût prévisionnel de l'AVP

S'il apparaît que, au cours de l'opération, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif ne peut être respecté, la RATP fournit aux Parties, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par la RATP et propose le cas échéant la réalisation d'un avant-projet modificatif.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs précisent alors le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu à l'article 4.1 au titre du coût d'objectif initial du maître d'ouvrage.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et Île-de-France Mobilités. 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 financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe à la RATP.

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.

En cas d'économie, la participation des financeurs est réduite en conséquence par application de la clé de répartition mentionnée à l'article 3.3.1. En cas de trop perçu, les financeurs sont remboursés à due concurrence.

6.2 Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter 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 Île-de-France Mobilités aux membres du comité de suivi de la convention de financement qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par la RATP, et précise la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indique notamment les

incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précise l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités et de l'avis formulé par la RATP, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et la RATP.

6.3 Dispositions communes

Si, en application des statuts de la RATP, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation d'Île-de-France Mobilités, la RATP transmet à Île-de-France Mobilités l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif).

Île-de-France Mobilités instruit la demande de la RATP, approuve le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour la RATP,
- un nouveau délai de l'opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention, notamment en termes d'augmentation :

- du coût d'objectif initial,
- du délai initial.

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention, comme le coût de la phase travaux du projet, tel qu'indiqué à l'article 4.1, constitue un plafond global.

Article 7. Organisation et suivi de la convention

Conformément à l'article L. 1241-4 du code des transports, Île-de-France Mobilités s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la RATP, en assure le financement, conformément aux conditions prévues par la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conjointe visée à l'article 3.1.1.

La gouvernance du projet s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge des études et les financeurs, de commissions de suivi composées des élus locaux et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

7.1 Commission de suivi

Placée sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, la Commission de suivi comprend les Parties et les élus des collectivités territoriales concernées par le projet.

Elle se réunit en tant que de besoin, les membres étant convoqués avec un préavis minimum d'un mois et les éléments étant envoyés au moins 15 jours au préalable par Île-de-France Mobilités.

La Commission de Suivi informe ses membres de l'avancement du projet et arbitre, si le Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) n'a pu diligenter, les dispositions permettant l'avancement du projet dans les meilleures conditions de respect du délai, du programme et du coût du projet notamment.

7.2 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités, il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le comité de suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention. Ce comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération relevant du protocole cadre et de la présente convention.

Il a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et de coûts prévus à l'Avant-projet. Il se réunit suite à une convocation d'Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois, en tant que de besoin et au moins deux fois par an :

1- en séance ordinaire concernant l'avancement général de l'opération (volet opérationnel et financier),

La RATP y présente l'avancement général de l'opération et détaille les risques notamment en matière de respect du délai de réalisation et de coût d'objectif. Cela constitue un compte-rendu de l'exécution de ses missions. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents produits par la RATP devra être transmis aux membres du comité de suivi deux semaines avant la réunion du comité de suivi.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour la RATP,
- un état des lieux sur la consommation des provisions (nature, origine de la demande, montant estimé, prise en charge...),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, la RATP effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements et de l'échéancier prévisionnel des appels de fonds. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels conventionnels et en euros aux conditions économiques de référence pour toute la période de réalisation.

Le comité de suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du maître d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour du projet :

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

2- en séance extraordinaire à l'initiative d'un des membres, sur des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation

techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés en séance ordinaire.

La RATP y présente les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au comité d'arbitrer sur ces évolutions sous réserve du respect des dispositions prévues aux articles 8 et 10 de la présente convention.

7.3 Information hors comité et hors commission de suivi

La RATP s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'étude devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier,
- à informer Île-de-France Mobilités et les Parties sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

La RATP s'engage également à inviter Île-de-France Mobilités et les Parties, ou les experts missionnés par ceux-ci, à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du projet.

Les documents présentés dans le cadre des différents organes de gouvernance prévus à l'article 7 de la présente convention, sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

7.4 Communication

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

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

- l'ordre entre partenaires : l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, le Département, la RATP,
- l'ordre des financeurs : l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, le Département,
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

7.5 Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage

Conformément au Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France, les financeurs chargent conjointement Île-de-France Mobilités d'assurer pour leur compte le contrôle de la RATP.

Île-de-France Mobilités s'assure notamment du respect, par la RATP, des délais indiqués et des estimations conformément aux articles 3.4 et 4.2 de la présente convention.

Article 8. 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 3.4) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que la RATP envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, elle transmet, à Île-de-France Mobilités et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Elle doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif est présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au protocole cadre et le cas échéant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

Article 9. Bilan de l'opération

La dernière convention de financement qui boucle le financement des travaux de la ligne 11 actera dans des articles spécifiques :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan prévu par l'article L.1511-6 du code des transports.

Article 10. Stipulations 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 mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

10.2 Résiliation de la convention

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée aux autres parties par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal.

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

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

Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire du financement, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les co-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 co-financeurs au prorata de leur participation.

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

10.3 Litiges

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

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

10.4 Confidentialité

Pendant toute la durée de la convention et pendant cinq (5) années civiles suivant son terme, les Parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la convention comme strictement confidentielles et non-divulgables. Ceci n'est toutefois pas applicable :

- aux résultats et notes de synthèses eux-mêmes dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage propriétaire autoriserait leur diffusion par les autres Parties.
- aux rapports et délibérations du Conseil d'Île-de-France Mobilités qui ne sont pas considérés comme confidentiels.

Les Parties s'engagent ainsi à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Cette obligation n'interdit cependant pas la divulgation de ces informations lorsqu'une telle divulgation ou utilisation est exigée (i) par la loi ou par toute décision de justice rendue exécutoire, (ii) pour permettre le plein exercice des droits dont chacune des Parties est titulaire en vertu de la Convention, (iii) par l'objet d'un litige relatif à l'application de la Convention ou (iv) si cette divulgation est effectuée à l'attention des conseils des Parties, à la condition qu'ils s'engagent à respecter les dispositions du présent article.

Préalablement à toute divulgation ou utilisation d'une quelconque information relative à la convention et l'application des points (i), (ii) et (iii) du paragraphe précédent, chaque Parties notifie sans délai aux autres Parties la raison qui lui impose de divulguer les informations, cela afin de fournir aux autres Parties la possibilité soit de contester cette divulgation ou utilisation soit d'en agréer le contenu.

10.5 Date d'effet de la convention

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

Néanmoins, la présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date fixée par la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France.

Sans préjudice de l'article 10.4, la convention expire soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2, soit après le versement du solde de la totalité des subventions dues au bénéficiaire selon les modalités de l'article 4.5.2, soit en cas d'application des modalités prévues à l'article 4.5.5.

10.6 Mesures d'ordre

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

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

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement

Fait en cinq exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour l'Etat

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

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement

Fait en cinq exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la Région

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement

Fait en cinq exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour le Département de la Seine Saint-Denis

Stéphane TROUSSEL
Président du Conseil départemental

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement

Fait en cinq exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour la RATP

Catherine GUILLOUARD
Présidente Directrice Générale

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement

Fait en cinq exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités

Laurent PROBST
Directeur Général

ANNEXES

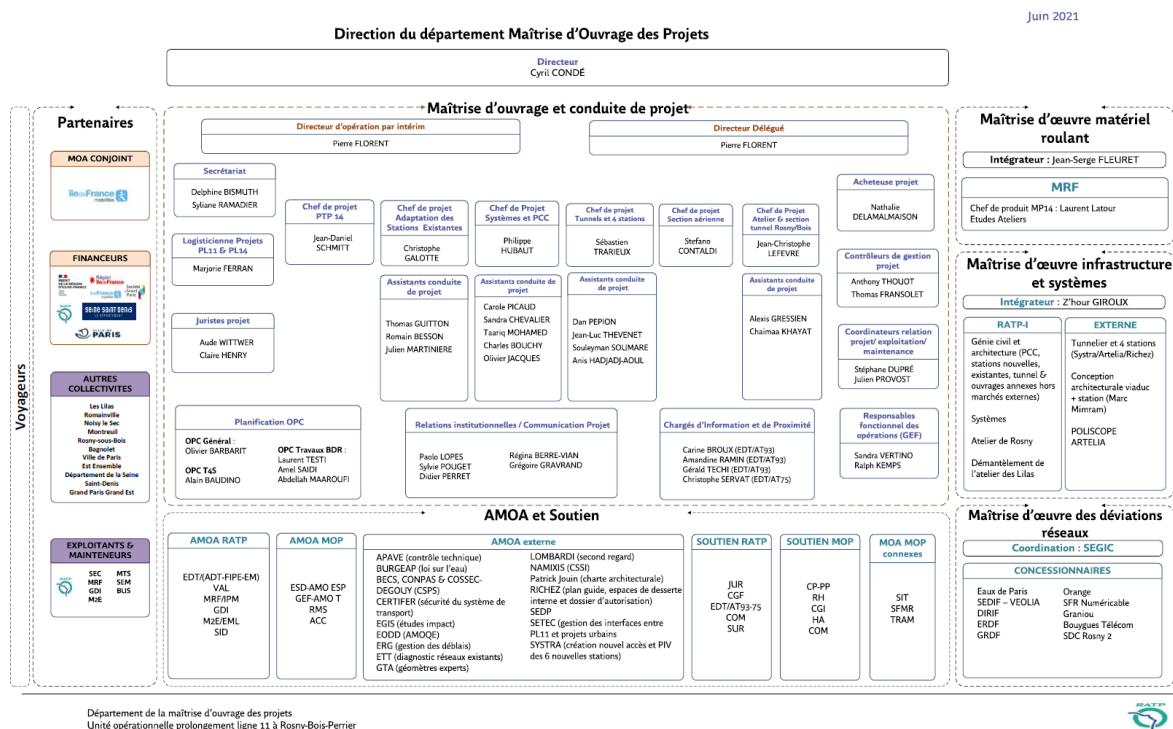
Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Calendrier

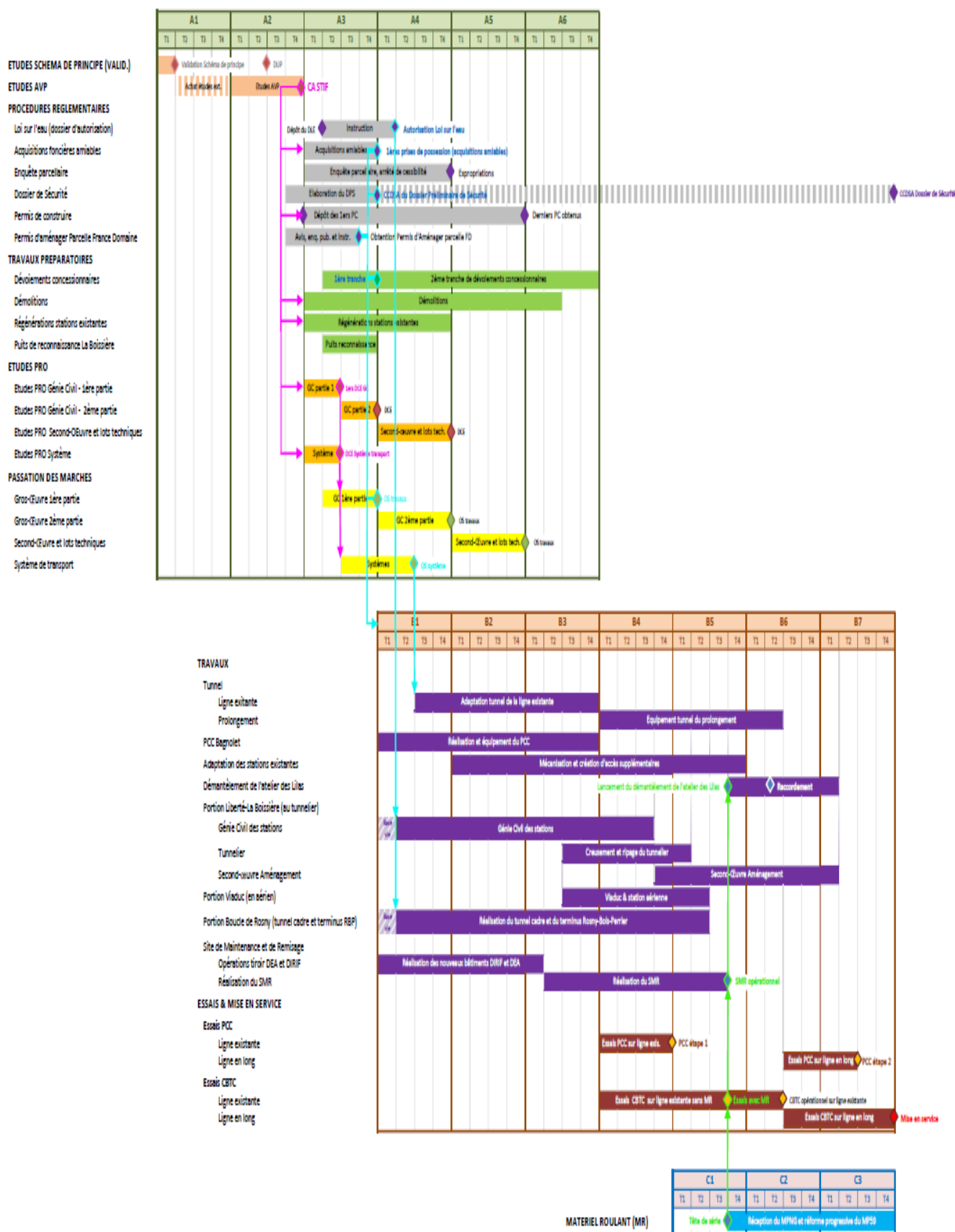
Annexe 3 : Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle

**Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »
Convention de financement travaux n°7 - Prolongement**

ANNEXE 1 : Organigramme de l'opération



ANNEXE 2 : Calendrier de l'Avant-Projet



ANNEXE 3 : Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect d'un coût d'objectif en € constants, en l'occurrence, pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, aux conditions économiques de janvier 2014. La référence au coût d'objectif en € constants permet de comparer les coûts entre eux et de s'assurer du respect du coût d'objectif, indépendamment des fluctuations conjoncturelles.

Les financeurs affectent les subventions (AP/AE) en € courants, au fur et à mesure de l'état d'avancement du projet. C'est pourquoi les conventions de financement prévoient une méthodologie de calcul en € courants conventionnels.

Le montant prévisionnel du projet (qu'il s'agisse du coût d'objectif ou du coût de la phase de réalisation ou le montant de la présente convention), en € courants conventionnels, est calculé de la manière suivante :

- actualisation du montant en € constants au regard de l'indice de janvier 2021. Compte tenu du changement de base des indices TP à compter d'octobre 2014, la série des index en vigueur entre juin 2011 et octobre 2014 est harmonisée par application du coefficient de raccordement de l'INSEE ;

Valeur TP01	
janv-14	107,6
Janv-21	111,2

- à partir de la chronique de dépenses du maître d'ouvrage, application du taux de 3 % par an jusqu'en 2023 inclus.

**Annexe 4 : RER B et D – Système ATS - Convention
poursuite études Projet et travaux**

2022

Déploiement d'ATS+ le RER B et le RER D

Convention de financement relative à
la poursuite des études Projet et
travaux dans le cadre du déploiement
du système ATS+ sur les lignes B et D
du RER

22FER002



SOMMAIRE

PREAMBULE	6
Article 1. Objet de la convention.....	8
Article 2. Périmètre et calendrier	8
2.1. Périmètre de la convention	8
2.2. Délais de réalisation	8
Article 3. Rôles et engagements des parties	8
3.1. L'Autorité organisatrice	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération	9
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage.....	9
3.2.2. Périmètre d'intervention de Maître d'ouvrage	9
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage	9
3.3. Les financeurs	10
3.3.1. Identification.....	10
3.3.2. Engagements	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	10
4.1. Régime de TVA	10
4.2. Estimation du coût de la présente convention.....	10
4.3. Coût de réalisation détaillé	10
4.4. Plan de financement	11
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs	11
4.5.1. Versement d'acomptes	11
4.5.2. Versement du solde	12
4.5.3. Paiement.....	12
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation	12
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	14
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires	14
Article 5. Modalités de contrôle	14
5.1. Par les financeurs.....	14
5.2. Par Île-de-France Mobilités	14
5.3. Intervention d'experts.....	14
Article 6. Audit.....	15
Article 7. Gestion des écarts.....	15
7.1. Dispositions en cas de modification du coût	15
7.2. Dispositions en cas de modification des délais	15
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	15
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	15
8.2. Comité de pilotage	16
8.3. Information hors CSCF et comité de pilotage	16
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	17
Article 9. Modification des avant-projets	17
Article 10. CONFIDENTIALITE, Propriete, communication et diffusion des RESULTATS DES etudes	18
10.1. Obligation générale de Confidentialité	18
10.2. Obligation spécifique de Confidentialité.....	18
10.3. Propriété intellectuelle, communication et diffusion des résultats des études.....	19
Article 11. Bilan physique et financier de l'opération	19
Article 12. Dispositions générales.....	20
12.1. Modification de la convention	20
12.2. Règlement des litiges.....	20
12.3. Résiliation de la convention	20
12.4. Date d'effet et durée de la convention.....	21

12.5. Mesures d'ordre.....	21
Annexes.....	23

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Anne BOSCHELENOIR, en qualité de Directrice Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération n° 20210414-130 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 approuvant les dossiers d'Avant-Projet ATS+ pour les lignes B et D;

Vu la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement relative aux études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER ;

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

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

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant le déploiement du système ATS+ sur les lignes de RER B et D.

« **Convention** » : désigne la Convention de financement relative à la poursuite de la réalisation des études Projet et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D.

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

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

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

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

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

PREAMBULE

Contexte

En cohérence avec l'amélioration de la réactivité par le regroupement au sein des CCU de la gestion des circulations et de la gestion du plan de transport, l'ambition initiale du programme ATS+ est bien d'équiper les futurs CCU d'Ile-de-France pour améliorer la performance d'exploitation par :

- l'automatisation des tâches répétitives de supervision, de commande automatique et de contrôle des itinéraires pour toutes les circulations,
- un traitement plus agile des situations perturbées pour limiter l'impact de crises,
- une contribution à l'amélioration de l'information voyageurs,
- une utilisation optimale de la capacité de l'infrastructure et la mise en place de nouvelles dessertes,
- de la flexibilité dans la phase de déploiement comme en exploitation,
- la fourniture automatique et temps réel aux entreprises ferroviaires des éléments nécessaires sur la réalisation de la circulation.

Les lignes B et D du RER sont particulièrement concernées car confrontées quotidiennement aux problématiques symptomatiques du Mass transit :

- besoin capacitaire face à une demande massive et en forte croissance,
- élargissement des heures de pointe et réduction des espaces de respiration, prémices d'une demande en « flux continu »,
- nécessité de maîtriser et limiter les impacts des incidents issus de causes partiellement maîtrisables.

Le déploiement conjoint des nouveaux systèmes d'exploitation NExTEO et ATS+ ainsi que l'outil équivalent SAE+ prévu d'être déployé sur la zone RATP permet de répondre à ces enjeux spécifiques de la zone dense, notamment en permettant de retrouver des marges d'exploitation

par l'optimisation de l'espacement entre les trains et l'efficacité offerte par l'ATS+ et la SAE+ d'une régulation active automatiquement mise en commande.

En particulier, le tunnel Châtelet-Gare du Nord verra son potentiel nettement accru avec l'atteinte d'une capacité à faire circuler l'ensemble des RER B et D proche du plan de transport commandé par Ile-de-France Mobilités. Actuellement, le débit moyen du tunnel B/D est de 29 trains par heure contre 32 commandés dans le plan de transport initial. Le déploiement conjoint des nouveaux systèmes d'exploitation NExTEO et ATS+/SAE+ est un vecteur fort d'amélioration de cette performance, permettant de se rapprocher au plus près de l'offre théorique en situation nominale et en cas de faibles perturbations, ainsi qu'un retour plus rapide au service nominal en cas de situation perturbée. Seul le choix d'outils automatiques de type ATS permet de bénéficier d'une telle flexibilité et d'une telle efficacité en cas de perturbation. L'interface entre les deux outils de régulation automatique ATS+ et SAE+, déployés respectivement sur la zone SNCF et la zone RATP, devra permettre la mise en œuvre d'une stratégie globale de régulation en ligne avec les performances attendues pour les lignes de RER B et D.

La présente convention fait suite à la première convention de financement des études projet et travaux, relative au système ATS+ pour les premiers déploiements sur les zones SNCF des lignes B et D du RER.

L'AVP validé par IDFM lors de son conseil du 14 avril 2021 doit faire l'objet d'une modification en 2022, ce qui pourra entraîner une modification du programme de l'opération, des coûts ou des délais. Une fois connu précisément le montant total de l'opération, les financeurs pourront attribuer une subvention complémentaire, sous réserve du vote des crédits par l'assemblée délibérante. Ce complément de financement fera l'objet d'un avenant à la présente convention ou de la conclusion d'une convention de financement complémentaire.

Les clés de financement de la présente convention sont volontairement adaptées pour répondre à l'avance de la part Etat en 2021.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP de l'opération. Les maitres 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 de la présente convention en euros courants :

- à partir des indices connus à la date de signature de la convention
- puis de 1,8% par an au-delà.

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

Les modalités d'indexation pourront être revues à l'issue de l'AVP modificatif. Ceci étant exposé, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement du déploiement du système ATS+ sur les lignes de RER B et D.

Elle a pour objet :

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

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

« ATS+ B et D – Convention de financement relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur les activités nécessaires au développement, au déploiement et à la mise en service du nouveau système ATS+ sur les lignes B et D du RER à savoir:

- Déploiement du système ATS+ :
 - Développement des spécificités pour les lignes B et D
 - Etudes et Paramétrage du contrôle-commande et de la régulation
 - Migration MISTRAL vers ATS+
 - Prédiposition des postes d'aiguillage,
 - Installation, tests et essais,
- Accompagnement de l'industriel pour les travaux et essais réalisés par ce dernier,
- Suivi des mises en service, des périodes sous garantie et entrée en périmètre de maintenance du système et des équipements
- Gestion des interfaces sous pilotage SNCF Réseau avec le SAE puis le SAE+ RATP :
 - conception de l'interface SAE/ATS+ puis SAE+/ATS+,
 - mise en œuvre et validation chez le/les industriels ATS+/SAE+/NExTEO,
 - atteinte et maintien de la performance attendue

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme complet sont décrits dans l'avant-projet du maître d'ouvrage visés par la présente convention.

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation des études et travaux objets de la convention est fixé à 10 ans à compter de la date de délibération de la convention par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des opérations objet de la présente convention est SNCF Réseau,

Conformément aux articles L2111-9 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les projets d'investissements ferroviaires.

3.2.2. Périmètre d'intervention de Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

L'organigramme nominatif des maitres d'ouvrage figure en annexe 1.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation du Projet, objet de la Convention;
- 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 2, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

Le Maître d'ouvrage s'engage sur leur périmètre respectif 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 le financeur de la situation, en relation avec les maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de l'avancement de la mise à jour des études d'avant-projet à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement du maître d'ouvrage est sous réserve de validation par les instances de gouvernances compétentes de SNCF Réseau et sous réserve de disposer des financements nécessaires (montant de l'AVP complémentaire qui sera délibéré en CA IDFM, incluant la prise en charge des bus de substitution). SNCF Réseau s'engage à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement apporté au titre de la présente convention, est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 entre :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **48 370 000 € HT en 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 de l'Avant-Projet. Cette provision ci-dessous est relative aux études et travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coût de réalisation détaillé

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

ATS+ B et D – CFI relatives à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Travaux	23 459 868 €
	Provisions pour risques	11 666 047 €
	MOE	10 776 521 €
	MOA	2 467 564 €
TOTAL		48 370 000 €

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.), dans l'instance de gouvernance ad hoc.

4.4. Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

ATS+ B et D – CFI relative à la poursuite des études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER Plan de financement Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat (0 %)	Région (100 %)	Total (100 %)
SNCF Réseau	0 €	48 370 000 €	48 370 000 €

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs

4.5.1. Versement d'acomptes

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

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

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

- 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 nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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

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

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 CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des

acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

4.5.2. **Versement du solde**

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

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

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

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

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

4.5.3. **Paiement**

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

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6.

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

4.5.4. **Bénéficiaire et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
--	------------------------	----------------	----------------------------------

Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / UBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de- France	REGION ÎLE-DE- FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean- Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	Patricia LANGELEZ patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

Les appels de fonds sont déposés sur la plateforme Chorus Factures Pro par SNCF Réseau à l'attention des financeurs.

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

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

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

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Île-de-France ne pourront être déposés dans Chorus Pro, ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés dans la

cellule via le lien dédié : « CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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 de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la région Île-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-dessus que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui est pas imputable. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

L'Autorité Organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité Organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant 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.

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1. Dispositions en cas de modification du coût

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

En cas de perspective de dépassement des montants visés à l'article 4.3, les co-financeurs sont informés lors du comité du suivi des conventions de financements. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des co-Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la Convention formalise cet accord.

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

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

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

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des phases au regard des éléments décrits à l'article 2 de la Convention et du calendrier,
- le suivi financier de la Convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations de l'opération (confirmation des postes prévus à l'article 4 au regard du périmètre du projet) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors du comité technique, le cas échéant

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants conventionnels.

8.2. Comité de pilotage

Sous la présidence de l'Autorité Organisatrice, ce comité est composé du maître d'ouvrage ainsi que des représentants des financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet 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 le projet, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité de suivi décrit à l'alinéa précédent. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité de suivi préparatoire. Le maître d'ouvrage présente alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet 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 8 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.

8.3. Information hors CSCF et comité de pilotage

Le maître d'ouvrage s'engage à communiquer pendant toute la durée de validité de la convention :

- 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 Île-de-France Mobilités et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative 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 projets inscrits 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) :

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, Maître d'ouvrage, Autorité Organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, RIF ;

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté à son Conseil.

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

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

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

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

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE, PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES RESULTATS DES ETUDES

10.1. Obligation générale de Confidentialité

Pendant toute la durée de la Convention et pendant 10 années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables.

Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables :

- aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, le maître d'ouvrage autoriserait leur diffusion par les financeurs et Île-de-France Mobilités;
- aux éléments du résultat des d'études qui feront partie du dossier à faire approuver par le Conseil d' Île-de-France Mobilités mais qui ne seraient pas considérés comme des informations confidentielles.

Les Parties s'engagent à ce que :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies à l'article 3 « Rôle et engagements des parties » dans le cadre du Projet,
- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues à l'article 10.2.
- Conformément à l'article 1204 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

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

Enfin, les parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles de l'autre partie.

En cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, elles devront informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits prévus dans la présente convention.

10.2. Obligation spécifique de Confidentialité

Île-de-France Mobilités, pour remplir ses fonctions d'autorité organisatrice des transports dans le cadre strict du Projet, pourra consulter les études réalisées par les Maitres d'ouvrages. Ces études réalisées par les Maitres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention, nonobstant le respect des obligations de confidentialité décrites à l'article 9.1 ci-dessus, font l'objet de dispositions supplémentaires dans les conditions suivantes.

Les documents seront consultables uniquement dans un local dont l'accès sera strictement réglementé et limité aux personnes préalablement et nominativement présentées par Île-de-France Mobilités et agréées par le Maître d'ouvrage qui les a émis.

En outre, et en complément des engagements pris par Île-de-France Mobilités au titre de la confidentialité à l'article 9.1, les personnes ayant accès à ce local sécurisé dans les conditions précisées ci-dessus, qu'il s'agisse de salariés d'Île-de-France Mobilités ou d'autres personnes intervenant directement ou indirectement pour le compte d'Île-de-France Mobilités, devront parallèlement s'engager nominativement et individuellement au strict respect des dispositions des dispositions de l'article 9.1.

10.3. Propriété intellectuelle, communication et diffusion des résultats des études

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « **Convention de financement relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER** ».

Le maître d'ouvrage transmet sur demande aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des résultats des études dans la limite des règles de confidentialité mentionnées précédemment.

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

Les résultats d'études seront alors transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sur un support informatique adéquat.

Le maître d'ouvrage est titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité de l'ensemble des résultats, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

ARTICLE 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPÉRATION

Chaque Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini dans l'AVP tel qu'il aura été approuvé par Île-de-France Mobilités, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées

par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,

- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.1. Modification de la convention

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

12.2. Règlement des litiges

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

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

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

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6

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

12.5. Mesures d'ordre

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

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

Annexes

Annexe 1 : Organigramme de l'opération

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Organigramme nominatif

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

Maître d'ouvrage SNCF Réseau

Jérôme LEFEBVRE

Directeur projet NExtEO/ATS+

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

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

M€ Courants	TOTAL	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ETAT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
REGION	48,37	0	4,12	6,57	8,47	11,41	9,39	4,67	2,46	1,28

Annexe 5 : NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°3

2022

Développement et déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D

Convention de financement n°3
relative à la poursuite des études
Projet et travaux dans le cadre du
développement et du déploiement de
NExTEO sur le RER B et le RER D

22FER003



SOMMAIRE

PREAMBULE	6
Article 1. Objet de la convention.....	9
Article 2. Périmètre et calendrier	9
2.1. Périmètre de la convention	9
2.2. Délais de réalisation	10
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	10
3.1. L'Autorité organisatrice.....	10
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération	10
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage.....	10
3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage.....	10
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage	10
3.3. Les financeurs	11
3.3.1. Identification.....	11
3.3.2. Engagements.....	11
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	11
4.1. Régime de TVA	11
4.2. Estimation du coût de la présente convention.....	11
4.3. Coût de réalisation détaillé	11
4.4. Plan de financement	12
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs	12
4.5.1. Versement d'acomptes	12
4.5.2. Versement du solde	13
4.5.3. Paiement.....	14
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	14
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	15
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires	16
Article 5. Modalités de contrôle	16
5.1. Par les financeurs.....	16
5.2. Par Île-de-France Mobilités	16
5.3. Intervention d'experts.....	16
Article 6. Audit.....	16
Article 7. Gestion des écarts.....	16
7.1. Dispositions en cas de modification du coût	16
7.2. Dispositions en cas de modification des délais	16
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	17
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)	17
8.2. Comité de pilotage.....	17
8.3. Information hors CSCF et comité de pilotage	18
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	18
Article 9. Modification des avant-projets	18
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération	19
Article 11. CONFIDENTIALITE, Propriete, communication et diffusion des RESULTATS DES etudes	19
11.1. Obligation générale de Confidentialité	19
11.2. Obligation spécifique de Confidentialité.....	20
11.3. Propriété intellectuelle, communication et diffusion des résultats des études.....	20
Article 12. Dispositions générales.....	21
12.1. Modification de la convention	21
12.2. Règlement des litiges.....	21
12.3. Résiliation de la convention	21
12.4. Date d'effet et durée de la convention.....	22

12.5. Mesures d'ordre.....	22
Annexes.....	24

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Anne BOSCHÉ-LENOIR, en qualité de Directrice Générale Adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12^e arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Madame Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération n° 2019/224 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 2 juillet 2019 approuvant les dossiers d'Avant-Projet de développement et de déploiement de NEXTEO sur les lignes B et D ;

Vu la délibération n° CP2020-469 du 18 novembre 2020 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NEXTEO sur les lignes B et D du RER » ;

Vu la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de Nexteo sur le RER B et le RER D ;

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

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

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures RATP/ SNCF et matériel roulant MI20/ RER NG pour le déploiement du système NExTEO, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Convention** » : désigne la Convention de financement relative à la réalisation de d'études et travaux dans le cadre du développement et déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER.

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

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

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

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation prévu à l'article 4 du protocole-cadre objet de la délibération n°CP2020-469 du 18 novembre 2020 et sur la base de l'indice composite de référence précisé par échange de courriers avant la signature du protocole-cadre susmentionné.

PREAMBULE

Contexte

Les lignes B et D du RER sont actuellement équipées du système de block automatique lumineux (BAL) à cantonnement fixe et signalisation latérale, complétés par un système de contrôle de vitesse (KVB sur le RER D, KCVP sur le RER B). Or ces équipements ne permettent plus de répondre aux besoins d'exploitation en zone dense (vitesses, débit et régularité élevée). Afin de retrouver des marges d'exploitation sur ces lignes, la mise en place d'un système de nouvelle génération type CBTC (cantonnement mobile ou virtuel, pilotage automatique et avec signalisation en cabine) permettrait de regagner des marges en temps de parcours, d'optimiser l'espacement entre les trains tout en rendant la régulation plus efficace lorsqu'il est couplé avec un système du type ATS.

Le système NExTEO a été développé et est en phase de mise en œuvre au titre du RER E (projet EOLE). Ce système basé sur une architecture STM (Specific Transmission Module) / EVC (European Vital Computer) est classé comme étant de classe B :

- conformément à la décision européenne 2015/14/UE du 5 janvier 2015, les STI imposent d'équiper tout nouveau matériel roulant destiné à circuler sur le RFN (Réseau Ferré National), à partir de 2018, avec un EVC calculateur de bord du système ETCS (European Traffic Control System), qu'il est possible d'associer par STM aux systèmes existants de contrôle-commande et de signalisation, et dont la liste définitive est stipulée dans le document technique ERA/TD/2011-11 en version 3.7 du 7 mars 2019 (systèmes dits de « classe B »). L'article 2 de la STI CCS 2012/88/UE du 23 février 2012 précise que : Les États membres veillent à ce que les fonctionnalités, les performances et les interfaces des systèmes de classe B restent conformes aux spécifications actuelles, sauf dans les

cas où des modifications sont requises pour remédier à des défauts mettant en cause la sécurité de ces systèmes,

- le document technique de l'EUAR (European Union Agency for Railways) ERA/TD/2011-11, version 3.7, dresse la liste exhaustive des systèmes de classe B pour la France. Le CBTC NExTEO bénéficie de la qualification « classe B » pour la seule région parisienne.

Sa déclinaison sur les lignes B et D du RER nécessite de rendre NExTEO compatible avec les circulations correspondantes à ces deux lignes, qui partagent les mêmes voies dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord, en parfaite interopérabilité. Par ailleurs, la recherche d'un produit interchangeable doit permettre d'assurer le développement d'un système pérenne, à même de répondre aux calendriers étalés dans la durée de mise en œuvre de ces systèmes (très imbriqués aux futurs matériels roulant devant circuler sur ces lignes), et d'assurer un champ concurrentiel élargi à même de réduire les coûts d'achats.

Le Schéma Directeur du RER B, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 10 juillet 2013, a mis en avant l'opportunité de mettre en place sur cette ligne B du RER un pilotage automatique. Couplé à une fonction d'annulation de la signalisation latérale, le système CBTC (Communication Train Based Control) permettrait de répondre aux enjeux de fiabilisation de l'exploitation du RER B et de meilleure production sur le tronçon équipé.

Les études menées conjointement par la RATP, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, sous pilotage d'Île-de-France Mobilités, et financées par l'Etat et la région Île-de-France dans le cadre de la révision du Schéma Directeur RER B Sud, ont permis de mettre en avant les avantages à déployer le système de CBTC NExTEO à l'occasion de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant sur la ligne B.

L'avant-projet NExTEO pour les lignes B et D du RER a été validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 2 Juillet 2019.

Par ailleurs, les réflexions menées par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau sur la ligne D du RER ont conduit à considérer que le même système NExTEO, couplé au nouveau matériel RER NG, serait de nature à aller au-delà de l'amélioration du service sur le RER D apportée par le SA 2019. Il permettrait en effet :

- d'améliorer les temps de parcours – en lien avec les meilleures performances du futur matériel,
- d'accroître le débit et d'envisager une 3ème mission au quart d'heure entre Melun et Paris Gare de Lyon en heure de pointe,
- d'améliorer la régularité de la ligne en reconstituant les marges de régularité sans dégrader les temps de parcours,
- d'améliorer l'interconnexion avec le réseau Grand Paris en gare du Vert de Maisons,
- de mieux gérer les situations perturbées en lien avec le développement du système de contrôle commande et de régulation automatique ATS+ IdF.

Les composantes principales du système NExTEO sont :

- le pilotage automatique, permettant d'homogénéiser la conduite des trains au plus près des performances permises par l'infrastructure,
- le cantonnement mobile ou virtuel avec annulation de la signalisation permettant d'augmenter en zone dense le nombre de circulations.

SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et la RATP ont convenu par un accord de partenariat d'assurer en commun la maîtrise d'ouvrage du développement du produit NExTEO, en vue de son déploiement sur les RER B et D. Ce partenariat doit permettre d'en assurer la mise en œuvre sur la ligne B du RER, co-exploitée par SNCF Voyageurs ; SNCF Réseau et la RATP ainsi que sur la ligne D du RER circulant dans le tunnel RATP entre Châtelet et Gare du Nord en mixité avec

le RER B. Ce tunnel impose le développement d'un système d'automatisation compatible entre ces 2 lignes RER.

Le système NExTEO permettra, dans le tunnel Chatelet-Gare du Nord commun aux RER B et D, d'accroître la capacité à atteindre les 32 trains par heure et par sens, nombre prévu au plan de transports commandé par Île-de-France Mobilités, le débit moyen actuel étant de 29 trains. Couplé à des systèmes de contrôle commande et de régulation automatique type ATS (Automatic Train Supervision), prévus par ailleurs par SNCF (ATS+) et RATP (SAE+), le CBTC NExTEO est un vecteur fort d'amélioration de cette performance, permettant d'être au plus près de l'offre théorique en situation normale et en cas de faibles perturbations (bruit de fond). Il permettra également un retour plus rapide au service nominal en cas de situation perturbée.

L'avant-projet (AVP) administratif a été validé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités à son conseil du 2 juillet 2019 et définit le périmètre fonctionnel de l'opération. Le coût de l'opération est encadré dans le cadre du protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » délibéré en commission permanente du 18 novembre 2020.

Rappel des conventions de financement antérieures

La présente convention fait suite à la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D et s'inscrit dans le cadre du protocole-cadre susmentionné (délibération n°CP2020-469 du 18 novembre 2020). Elle a pour objectif de financer la poursuite de ces études PRO et travaux, conformément au protocole.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP de l'opération. Les maitres d'ouvrage justifient in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice composite de référence déterminé par échange de courriers avant la signature du protocole-cadre susmentionné (délibération n°CP2020-469 du 18 novembre 2020), tel que prévu à l'article 4 dudit protocole-cadre.

Pour information, cet indice a également été utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels de la présente convention en euros courants à partir des indices de janvier 2021 majorés de 3%,

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

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

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la poursuite des études Projet et travaux concernant le développement et le déploiement du système NExTEO sur le RER B et D.

Elle a pour objet :

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

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

« Convention de financement n°3 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement du système NExTEO sur le RER B et le RER D »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la poursuite des études Projet et travaux concernant le développement et le déploiement du système NExTEO sur le RER B et D, notamment :

- Pour SNCF Réseau :
 - Poursuite des études et travaux de régénération et d'adaptation des postes et campagne :
 - Poursuite de la phase Réalisation de la régénération des postes Gare Souterraine de Gare de Lyon et PRCI Km8
 - Poursuite sur le secteur RER D Sud et début sur le secteur RER B et D Nord de la phase Réalisation des postes modifiés (Gare de Lyon surface, zone de BAL entre Gare de Lyon et Km8, Villeneuve Saint-Georges, Gare du Nord, La Plaine-Aulnay)
 - Poursuite sur le secteur RER D Sud et début sur le secteur RER B et D Nord des travaux de signalisation, Bâtiments, Energie et Télécom
 - Poursuite du paiement du marché industriel de développement et de déploiement du système NExTEO, ingénierie système et pilotage du marché
- Pour RATP :
 - Poursuite des études et travaux d'adaptation des postes SIG et campagne :
 - Etudes d'interface CBTC/signalisation dans les postes Denfert et Chatelet
 - Poursuite des études et début des travaux pour les locaux à partir de La Croix de Berny et Massy (BT, locaux, fibres optiques, canalisations...)
 - Début des études caténaires
 - Premiers jalons de paiement du marché industriel de développement et de déploiement du système NExTEO, ingénierie système et pilotage du marché

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme complet sont décrits dans l'avant-projet des maîtres d'ouvrage visés par la présente convention.

2.2. Délais de réalisation

La date de mise en service de l'opération devra être conforme aux dispositions du protocole.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération

3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage des opérations objet de la présente convention sont :

- SNCF Réseau,
Conformément aux articles L2111-9 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les projets d'investissements ferroviaires ;
- La RATP,
Conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP.

3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage

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

Les Maîtres d'ouvrage sont responsables du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément au programme de l'Avant-projet dans les conditions prévues à l'article 3.2.3 et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements au protocole-cadre.

L'organigramme nominatif des maîtres d'ouvrage figure en annexe 1.

3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur leur périmètre respectif sur :

- la réalisation du Projet, objet de la Convention
- le respect du coût d'objectif inscrit au protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NEXTEO sur les lignes B et D du RER » en euros constants ;
- le respect des délais de réalisation précisés au protocole ;

- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement apporté au titre de la présente Convention, est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 entre :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **136 419 000 € HT en 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 de l'Avant-Projet. Cette provision ci-dessous est relative aux études et travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coût de réalisation détaillé

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

NExTEO B et D – convention de financement n°3 - poursuite des études PRO et travaux		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Travaux	95 395 000 €
	Provisions pour risques	9 364 000 €

		MOE	8 541 000 €
		MOA	2 386 000 €
		Sous Total SNCF Réseau	115 686 000 €
	RATP	Travaux	14 268 000€
		Provisions pour risques	2 175 000 €
		MOE	3 432 000 €
		MOA	858 000 €
		Sous Total RATP	20 733 000 €
	TOTAL		136 419 000 €

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.), dans l'instance de gouvernance ad hoc.

4.4. Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

NExTEO B et D – Convention de financement n°3 - poursuite des études PRO et travaux Plan de financement Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat (6 %)	Région (94 %)	Total (100 %)
SNCF Réseau	6 941 000 €	108 745 000 €	115 686 000 €
RATP	1 244 000 €	19 489 000 €	20 733 000 €

4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs

4.5.1. Versement d'acomptes

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

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

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

4.5.3. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

- **RATP** sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3148	9000	1000	1987	5775	347	BSUIFRPP

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr

RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	Contrôle de Gestion et Finances/Contrôle de Gestion Investissements Subvention.investissement@ratp.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	Patricia LANGELEZ patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

Les appels de fonds sont déposés sur la plateforme Chorus Factures Pro par SNCF Réseau à l'attention des financeurs.

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

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

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

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

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, 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 de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la région Île-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-dessus avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Comptabilité des Bénéficiaires

Chaque maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Les Maîtres d'ouvrages 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'ouvrages sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1. Dispositions en cas de modification du coût

Les modalités de gestion des écarts s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans le protocole visé.

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus au protocole ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO

peuvent solliciter des maîtres d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel des délais et ses conséquences.

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

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'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, l'AO et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant au protocole et à la présente convention

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

Il est prévu à l'article 7.1 du protocole-cadre la mise en place d'un comité de suivi des conventions de financement assurant notamment le suivi de la présente convention ; les membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

En complément des dispositions du protocole-cadre, le comité de Suivi se réunit en tant que de besoin, sur les questions spécifiques relevant du pilotage du projet, notamment son financement, les ajustements techniques et financiers et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

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

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

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des phases au regard des éléments décrits à l'article 2 de la Convention et du calendrier,
- le suivi financier de la Convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations de l'opération (confirmation des postes prévus à l'article 4 au regard du périmètre du projet) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors du comité technique, le cas échéant

Au titre de la présente convention, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants.

8.2. Comité de pilotage

Sous la présidence de l'autorité organisatrice, ce comité est composé des maîtres d'ouvrage ainsi que des représentants des financeurs.

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet 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 le projet, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité de suivi décrit à l'alinéa précédent. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité de suivi préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet 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 8 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.

8.3. Information hors CSCF et comité de pilotage

Le maître d'ouvrage s'engage à communiquer pendant toute la durée de validité de la convention :

- 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 Île-de-France Mobilités et les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières du Projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative 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 projets inscrits 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) :

Le traitement des logos des partenaires respecte :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, Maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, RIF ;

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel sera traitée conformément à l'article 6 du protocole-cadre.

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Chaque Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini dans l'AVP tel qu'il aura été approuvé par Île-de-France Mobilités, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 11. CONFIDENTIALITE, PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES RESULTATS DES ETUDES**11.1. Obligation générale de Confidentialité**

Pendant toute la durée de la Convention et pendant 10 années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter toutes les informations liées à la Convention comme strictement confidentielles et non divulguables.

Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables :

- aux études elles-mêmes dans l'hypothèse où, le(s) maître(s) d'ouvrage autoriserai(en)t leur diffusion par les financeurs et Île-de-France Mobilités;
- aux éléments du résultat des études qui feront partie du dossier à faire approuver par le Conseil d' Île-de-France Mobilités mais qui ne seraient pas considérés comme des informations confidentielles.

Les Parties s'engagent à ce que :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies à l'article 3 « Rôle et engagements des parties » dans le cadre du Projet,
- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues à l'article 11.2.
- Conformément à l'article 1204 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

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

Enfin, les parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles de l'autre partie.

En cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, elles devront informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

Le présent article ne fait pas obstacle aux dispositions relatives aux audits prévus dans la présente convention.

11.2. Obligation spécifique de Confidentialité

Île-de-France Mobilités, pour remplir ses fonctions d'Autorité Organisatrice de Transport dans le cadre strict du Projet, pourra consulter les études réalisées par les Maîtres d'ouvrages. Ces études réalisées par les Maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention, nonobstant le respect des obligations de confidentialité décrites à l'article 11.1 ci-dessus, font l'objet de dispositions supplémentaires dans les conditions suivantes.

Les documents seront consultables uniquement dans un local dont l'accès sera strictement réglementé et limité aux personnes préalablement et nominativement présentées par Île-de-France Mobilités et agréées par le Maître d'ouvrage qui les a émis.

En outre, et en complément des engagements pris par Île-de-France Mobilités au titre de la confidentialité à l'article 11.1, les personnes ayant accès à ce local sécurisé dans les conditions précisées ci-dessus, qu'il s'agisse de salariés d'Île-de-France Mobilités ou d'autres personnes intervenant directement ou indirectement pour le compte d'Île-de-France Mobilités, devront parallèlement s'engager nominativement et individuellement au strict respect des dispositions des dispositions de l'article 11.1.

11.3. Propriété intellectuelle, communication et diffusion des résultats des études

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « **Convention de financement n°3 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D** ».

Les maîtres d'ouvrage transmettront sur demande aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des résultats des études dans la limite des règles de confidentialité mentionnées précédemment.

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

Les résultats d'études seront alors transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sur un support informatique adéquat.

Chaque maître d'ouvrage est titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses études et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité de l'ensemble des résultats, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

Les modalités de communication indiquées dans le protocole s'appliquent à la présente convention.

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.1. Modification de la convention

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

12.2. Règlement des litiges

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

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

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

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

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

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

12.5. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

<p>Pour l'Etat,</p> <p>Marc GUILLAUME Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la région Île-de-France,</p> <p>Valérie PÉCRESSE Présidente du conseil régional d'Île-de-France</p>	<p>Pour la RATP,</p> <p>Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale</p>
<p>Pour SNCF Réseau,</p> <p>Anne BOSCHE-LENOIR Directrice Générale Adjointe Finances et Achats</p>	<p>Pour Île-de-France Mobilités,</p> <p>Laurent PROBST Directeur Général</p>	

Annexes

Annexe 1 : Organigramme de l’opération

Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Organigramme nominatif

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

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

Maître d'ouvrage :
Direction Générale Grands Projets
Cédric Halleguen

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage :
Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets
Jerome Lefebvre

ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	1 041 150	1 041 150	1 041 150	1 041 150	1 041 150	1 041 150	138 820	555 280	6 941 000
Région Ile-de-France	16 311 750	16 311 750	16 311 750	16 311 750	16 311 750	16 311 750	2 174 900	8 699 600	108 745 000
Total	17 352 900	17 352 900	17 352 900	17 352 900	17 352 900	17 352 900	2 313 720	9 254 880	115 686 000

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN € COURANTS

€ HT courant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	199 037	199 037	199 037	199 037	199 037	87 079	37 319	124 417	1 244 000
Région Ile-de-France	3 118 243	3 118 243	3 118 243	3 118 243	3 118 243	1 364 231	584 671	1 948 883	19 489 000
Total	3 317 280	3 317 280	3 317 280	3 317 280	3 317 280	1 451 310	621 990	2 073 300	20 733 000

Annexe 6 : RER B - Gare de Robinson – Avenant

2021

**Schéma directeur du RER B
Agrandissement et mise en accessibilité de
l'accès Ouest de la gare de Robinson**

Etudes projet et travaux de la gare de Robinson

Avenant n°1 à la convention de financement 17DPI065

Avenant 21D12485



Table des matières

Article 1. Objet de l'avenant.....	6
Article 2. Modification de l'article 4.1 « estimation du coût des études de projet et des travaux »	6
Article 3. Modification de l'article 4.2.1 « Coût d'Objectif du maitre d'ouvrage »	6
Article 4. Modification de l'article 4.2.2 « Cout de realisation détaillé ».....	6
Article 5. Modification de l'article 4.3 « plan de financement »	7
Article 6. Modification de l'annexe 2 « Echeancier previsionnel »	8
Article 7. Dispositions diverses	8
Article 8. Entrée en vigueur	8

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et
commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B
775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12e arrondissement, 54 quai de la Râpée,
représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

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

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

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

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de la commande publique,

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

Vu la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2013-174 du 10 juillet 2013 portant approbation de la convention de financement relative aux études préliminaires des gares du Schéma Directeur du RER B Sud ;

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017-628 du 3 octobre 2017 portant approbation de l'Avant-projet et de la convention de financement (17DPI065) relatifs aux études de projets et travaux d'agrandissement et de mise en accessibilité de l'accès Ouest de la gare de Robinson ;

Vu la délibération n° CP 2017-425 du 18 octobre 2017 relative à l'approbation de la convention de financement Schéma directeur du RER B sud – Etudes projet et travaux de la gare de Robinson,

Vu la délibération n° CP _____ du _____ relative à l'approbation du présent avenant,

Vu la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° _____ du _____ relative à l'approbation du présent avenant,

PREAMBULE

Par délibération en date du 18 octobre 2017 (rapport n° CP 2017-425), une convention de financement d'un montant de 6 500 000 € courants a été adoptée pour la réalisation des études et des travaux relatifs à l'agrandissement de l'accès Ouest de la gare de Robinson. Cette convention a été notifiée le 25 avril 2018.

En phases études PRO puis REA sont apparus des surcoûts liés pour partie à des demandes externes, à l'évolution de la conjoncture du marché et à des incertitudes de la phase AVP ayant entraîné des travaux supplémentaires et des évolutions programmatiques (cf. note de surcoûts « Explication du dépassement de la convention de financement » du 28/11/2019).

A la demande d'Île-de-France Mobilités et dans la perspective de l'expertise de ce surcoût, la RATP a produit une note explicative le 28 novembre 2019. Au terme de son analyse et de plusieurs échanges entre IDFM et la RATP, un avis favorable a été rendu par IDFM pour la prise en charge de ce surcoût par les partenaires financiers.

Le présent avenant permet donc d'une part, de prendre acte du nouveau coût de l'opération tenant compte des aléas précités et d'autre part, de permettre aux financeurs (Etat et Région) d'accorder une subvention complémentaire en faveur des travaux de modernisation de la gare de Robinson.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier le coût de réalisation détaillé ainsi que le plan de financement de la convention initiale.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 4.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.3 et l'annexe 2.

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.1 « ESTIMATION DU COUT DES ETUDES DE PROJET ET DES TRAVAUX »

L'article 4.1 « Estimation du coût des études de projet et des travaux » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«

Le coût d'objectif des dépenses relatives aux études Projet et des travaux de l'opération de la présente convention est évalué à :

- 8 205 000 € aux conditions économiques de janvier 2017
- 8 723 350 € courants conventionnels

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

*Les montants en euros courants conventionnels sont estimés en actualisant les coûts prévus **aux conditions économiques de référence de janvier 2017**, par application des modalités de calcul de l'article 4.2.3.*

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

»

Le montant de l'avenant est de 2 223 350 € courants, portant le montant de la convention initiale à 8 723 350 € courants.

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2.1 « COUT D'OBJECTIF DU MAITRE D'OUVRAGE »

L'article 4.2.1 « Coût d'objectif du maître d'ouvrage » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«

Le coût d'objectif du maître d'ouvrage en euros constants aux conditions économiques de janvier 2017 est donné ci-dessous. Le coût en euros courants est donné à titre indicatif selon les modalités de l'article 4.2.3.

MOA	Coûts aux CE 01/2017 € HT	Coûts courants € HT
RATP	8 205 000	8 723 350

»

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2.2 « COUT DE REALISATION DÉTAILLÉ »

L'article 4.2.2 « Coût de réalisation détaillé » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros constants et courants des postes.

Au titre du CPER 2015-2020 et de la présente convention, le détail des coûts est le suivant :

Etudes de conception détaillée et travaux D'agrandissement de l'accès secondaire de la gare de Robinson			
<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Opération</i>	<i>Total M€ HT CE 2017</i>	<i>Total M€ HT Courants conventionnels</i>
RATP	<i>Génie civil</i>	<i>4,470</i>	<i>4,757</i>
	<i>BT, CFA, télécom et fluides</i>	<i>1,056</i>	<i>1,127</i>
	<i>EM, signalétique, caténaire, désamiantage</i>	<i>0,651</i>	<i>0,696</i>
	<i>PRI, SAV et rémunérations complémentaires</i>	<i>0,179</i>	<i>0,192</i>
	<i>Frais de MOE</i>	<i>0,808</i>	<i>0,842</i>
	<i>Frais de MOA</i>	<i>0,722</i>	<i>0,765</i>
	<i>Provisions pour Aléas et Imprévus (PAI)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
COVID		<i>0,319</i>	<i>0,344</i>
TOTAUX		<i>8, 205</i>	<i>8,723</i>

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet reste soumise à l'accord de l'ensemble des partenaires en commission de Suivi de la Convention de Financement et sous réserve de justificatifs (note explicative détaillée, ...).

»

ARTICLE 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.3 « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 4.3 « Plan de financement » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :

«

Les études et travaux, objet de la présente convention, sont financés sous forme de subvention d'investissement suivant la clé de répartition indiquée dans le tableau ci-après.

En conséquence, le plan de financement des études de projet et travaux de la présente convention est établi en euros HT, aux conditions économiques de référence de janvier 2017, comme suit :

Accès Ouest – gare de Robinson – RER B sud (Euros CE 01/2017) Montant € HT et %				
	Etat 22,5%	Région 52,5%	RATP 25%	Total
Total	<i>1 846 125</i>	<i>4 307 625</i>	<i>2 051 250</i>	8 205 000

En euros courants conventionnels, le plan de financement de la présente convention est défini comme suit :

Accès Ouest – gare de Robinson – RER B sud (Euros courants) Montant € HT et %				
	Etat 22,5%	Région 52,5%	RATP 25%	Total
Total	1 962 753.75	4 579 758.75	2 180 837.5	8 723 350

ARTICLE 6. MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « ECHEANCIER PREVISIONNEL »

L'annexe 2 « Echéancier prévisionnel » de la convention initiale est remplacé par les dispositions suivantes :
«

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS EN € COURANTS (hypothèse de 80% des dépenses appelables sur un exercice, le solde étant renvoyé sur l'exercice suivant)

€ HT Courants	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Etat	86 144	279 880	568 076	426 678	601 975.75	1 962 753.75
Région	201 002	653 053	1 325 510	995 583	1 404 610.75	4 579 758.75
RATP	95 715	310 978	631 195	474 088	668 861.5	2 180 837.5
total	382 861	1 243 911	2 524 781	1 896 349	2 675 448	8 723 350

»

ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant et non contraires aux stipulations du présent avenant n°1, demeurent inchangées et applicables de plein droit.

ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR

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

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

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour l'Etat,

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

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

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour la RATP,

Catherine GUILLOUARD
Présidente Directrice Générale

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

Il est signé par toutes les parties et notifié le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

**Annexe 7 : Lignes C, U et P - Adaptations pour
l'arrivée du Z2N NG - convention études
préliminaires**

Adaptations des infrastructures SNCF
Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur
les lignes C, U et P

Convention de financement relative
aux études d'adaptation des
infrastructures SNCF Réseau pour
le déploiement du Z2N NG sur les
lignes C, U et P – études
préliminaires

Convention n° 22FER005



Conseil régional



Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération	6
Définitions	6
Contexte et objectif.....	6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER.....	7
2.1 Périmètre de la convention	7
2.2 Délai de réalisation.....	7
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES	7
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).....	7
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet.....	8
3.2.1 Identification du maitre d'ouvrage.....	8
3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage	8
3.3 Les financeurs.....	8
3.3.1 Identification	8
3.3.2 Engagement	8
ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement	9
4.1 Régime de TVA	9
4.2 Estimation du coût du projet.....	9
4.3 Coût de réalisation détaillé	9
4.4 Plan de financement	9
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	10
4.5.1 Versement d'acomptes.....	10
4.5.2 Versement du solde.....	11
4.5.3 Paiement.....	11
4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation	11
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	12
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires.....	13
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle	13
5.1 Par les financeurs	13
5.2 Par Île-de-France Mobilités	13
5.3 Intervention d'experts	13
ARTICLE 6 - Gestion des écarts	13
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif	13

6.2	Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention.....	14
ARTICLE 7	- Pilotage et suivi de l'opération	14
7.1	Comité Technique (COTECH)	14
7.2	Comité de pilotage de l'opération (COPIL)	15
ARTICLE 8	- Propriété, communication et diffusion des études.....	15
ARTICLE 9	Dispositions générales	16
9.1	Modification de la convention	16
9.2	Cession	16
9.3	Règlement des litiges.....	16
9.4	Résiliation de la convention	16
9.5	Date d'effet et durée de la convention.....	17
9.6	Mesures d'ordre	17

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme. Séverine LEPERE, en qualité de Directrice de la modernisation et du développement du réseau au sein de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet

Ci-après désignés par 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 Laurent PROBST en sa qualité de directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° en date du ;

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

Ci-après collectivement 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 n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

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

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

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

Vu le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération n° CP2020-155 du 27/05/2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement des études de faisabilité relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes RER C et Transilien U et P – E ;

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

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

Il est convenu ce qui suit :

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures SNCF pour le déploiement du Z2N-NG, et à laquelle la présente convention fait référence ;

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

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

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

« **Euros courants** » : euros constants

à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation précisée dans la convention.

Contexte et objectif

Les rames de type Z2N sont aujourd'hui exploitées sur le RER C (200 rames). En 2026 les premières rames Z20500 arrivent à leur fin de vie potentielle. Des actions de rénovations seront nécessaires pour les prolonger au-delà.

Le Schéma Directeur du Matériel Roulant de 2016 évoque quant à lui un horizon de première mise en service en 2030 de rames de nouvelle génération (Z2N NG). Pour parvenir à tenir cette exigence, il est nécessaire d'analyser les caractéristiques actuelles des infrastructures et d'étudier les adaptations d'infrastructures nécessaires permettant d'accueillir les nouvelles rames.

Les études de faisabilité ont permis un premier éclairage sur la meilleure convergence entre l'adaptation des infrastructures et l'architecture du futur matériel roulant pour l'élaboration de l'Expression Fonctionnelle des Besoins (EFB) du futur matériel roulant.

Les études préliminaires permettront d'approfondir les études de faisabilité et de définir le programme technique pour les adaptations de l'infrastructure nécessaires à l'arrivée du Z2N NG sur les lignes C, U et P.

La présente convention fait suite à la convention de des études de faisabilité et de son avenant. Elle a pour objectif de financer les études préliminaires.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des études préliminaires relatives aux adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur le RER C.

Elle a pour objet :

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

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

« Etudes d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires ».

ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

La présente convention finance les études préliminaires adaptations des infrastructures SNCF Réseau pour l'arrivée du Z2N NG sur les lignes C, U et P notamment :

- Les adaptations de gabarits
- L'adaptation des ouvrages d'arts et des tunnels
- Les adaptations d'équipements permettant l'arrêt en gare
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains
- Les IFTE

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

2.2 Délai de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 36 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le conseil d'Ile-de-France Mobilités.

Il s'engage à fournir d'ici à la fin des études (dans un délai ne pouvant excéder 18 mois) un bilan intermédiaire des Etudes Préliminaires, sur une section caractéristique et contraignante de la ligne C, de manière à pouvoir alimenter le cahier des charges des études du Matériel Roulant en termes de caractérisation de modifications de gabarit et de masse à l'essieu.

ARTICLE 3- ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des Projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes

existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des Projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

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

3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

3.2.1 Identification du maître d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage des projets objet de la présente convention sont SNCF Réseau

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

L'organigramme de chaque MOA se trouve en annexe 1.

3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études, objet de la convention, dans le respect des règles de l'art ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;

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.

L'estimation des coûts des études ne tient pas compte de l'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et aux instances de gouvernance respectives. Aussi les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les coûts et les délais dus à la pandémie Covid 19, d'appliquer les dispositions relatives à la gestion des écarts définies à l'article 6 de la présente convention.

3.3 Les financeurs

3.3.1 Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- l'État,
- la région Île-de-France.

3.3.2 Engagement

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

ARTICLE 4- Modalités de financement et de paiement

4.1 Régime de TVA

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

4.2 Estimation du coût du projet

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à **6 000 000 € HT courants**.

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

4.3 Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires		
Montant € courants HT		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Acquisition de données	3 500 000 €
	Etudes préliminaires	2 500 000 €
TOTAL		6 000 000 €

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

4.4 Plan de financement

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

Etudes d'adaptation des infrastructures ferroviaires pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires et acquisitions de données			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30 %	70 %	100 %
SNCF Réseau	1 800 000€	4 200 000€	6 000 000€
Total	1 800 000 €	4 200 000 €	6 000 000 €

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

4.5.1 Versement d'acomptes

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds au profit de chaque bénéficiaire, par financeur.

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

Le dossier de demande de versement d'acomptes comprendra les pièces suivantes :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.5.2 Versement du solde

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

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

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

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

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

4.5.3 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par les Maîtres d'ouvrage des dispositions de la convention.

Le versement des montants de subvention appelés par les Maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 40 jours.

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

4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr

Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	Patricia LANGELEZ patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

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

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

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

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

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

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

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, 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 de la Région, 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.

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

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

4.7 Comptabilité des Bénéficiaires

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

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

ARTICLE 5 - Modalités de contrôle

5.1 Par les financeurs

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

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

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

5.2 Par Île-de-France Mobilités

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

5.3 Intervention d'experts

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

ARTICLE 6- Gestion des écarts

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- **En cas d'économies**

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

- En cas de perspective de dépassement

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

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

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

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

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du ou des Maître(s) d'ouvrage concerné(s), sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par les Maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération

7.1 Comité Technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

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

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

L'ensemble des documents présentés par les Maîtres d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Les Maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Les Maîtres d'ouvrage présentent alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 8 - Propriété, communication et diffusion des études

Chaque Maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le Maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité technique.

Le Maître d'ouvrage transmet à l'autorité organisatrice le résultat des Etudes visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaire à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'autorité organisatrice.

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

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Chaque Maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

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

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

ARTICLE 9 Dispositions générales

9.1 Modification de la convention

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

9.2 Cession

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

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

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

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

9.4 Résiliation de la convention

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les

Maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

9.5 Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 8, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

9.6 Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Président du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE

Directrice de la modernisation et du développement du réseau

ANNEXES

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1
Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

Direction de la modernisation et du développement – Commande Stratégique

ANNEXE 2
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	10%	20%	20%	20%	10%	10%	7%	3%	100%
Etat	180 000	360 000	360 000	360 000	180 000	180 000	126 000	54 000	1 800 000
RIF	420 000	840 000	840 000	840 000	420 000	420 000	294 000	126 000	4 200 000
Total	600 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	600 000	600 000	420 000	180 000	6 000 000

Annexe 8 : SDMR RER C – Convention études et travaux mesures conservatoires quais Issy RER

2022

RER C

Adaptations des infrastructures pour l'arrivée du Z2N NG

Convention de financement relative aux études et travaux de mise
en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de
la gare d'Issy RER

Convention n° 22FER001



SOMMAIRE

Article 1. Objet de la convention	6
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation.....	6
2.1. Périmètre de la Convention.....	6
2.2. Délais de réalisation	6
Article 3. Rôles et engagements des parties	6
3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité.....	6
3.2. La maîtrise d'ouvrage.....	7
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	7
3.2.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage	7
3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage.....	7
3.3. Identification des financeurs.....	7
3.4. Engagements des financeurs.....	7
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Régime de TVA	8
4.2. Estimation du coût de la présente convention	8
4.3. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage.....	8
4.4. Plan de financement.....	8
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....	9
4.5.1. Versement d'acomptes.....	9
4.5.2. Versement du solde	9
4.5.3. Paiement.....	10
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	10
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	11
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	11
Article 5. Modalités de contrôle	11
5.1. Par les Financeurs	11
5.2. Par Île-de-France Mobilités	11
5.3. Intervention d'experts	11
Article 6. Audit.....	11
Article 7. Gestion des écarts.....	12
7.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet	12
7.2. En cas de dépassement du coût du Projet	12
Article 8. Organisation et suivi de la convention	12
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	12
8.2. Comité des Financeurs	14
8.3. Information hors CSCF et comité des Financeurs	14
8.4. Suivi de la communication institutionnelle.....	14
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études	15
Article 10. CONFIDENTIALITE	15
Article 11. Modification de la convention	16
Article 12. Résiliation de la convention	16
Article 13. Règlement des litiges	16
Article 14. ENTREE EN VIGUEUR et durée de la convention	16
Article 15. Mesures d'ordre.....	17
Annexes.....	22

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur Pierre LABARTHE, en sa qualité de Directeur des Gares D'Ile de France, domicilié, 10 rue Camille Moke, 93212 Saint Denis ;

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de la commande publique,

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

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021,

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° n° 20211209-362 du 9 décembre 2021 relative à l'approbation de l'avant-projet relatif aux travaux d'interconnexion en gare d'Issy RER,

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

Vu la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2022/... du 2022 relative à l'approbation de la présente convention,

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en place des mesures conservatoires sur les quais de la gare d'Issy RER du RER C, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en 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 aux articles 1 et 2.

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

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

PREAMBULE

La ligne C fera potentiellement l'objet d'un renouvellement du matériel roulant à horizon 2030. Les études et travaux nécessaires pour adapter l'infrastructure et les gares au nouveau matériel font partie du programme Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR). Le futur matériel n'est pas encore défini, mais deux valeurs se dégagent pour la hauteur de plancher du matériel bas ou haut et donc de quai : 55 cm et 92 cm. La porte PMR est prévue, dans ce nouveau matériel, 1^{ère} porte de la 1^{ère} voiture. L'absence de choix arrêté sur la hauteur de quai du prochain matériel a des conséquences sur les possibilités d'évolution (coûts, nature de travaux...) de la gare d'ISSY pour répondre aux enjeux d'accessibilité lors du déploiement de ce nouveau matériel.

Le projet d'interconnexion Grand Paris reconfigure la gare d'Issy pour l'interconnecter avec la nouvelle ligne de métro automatique 15 Sud et accompagner l'augmentation importante des flux en gare suite à la mise en service de la ligne 15 sud. Le projet d'interconnexion intègre la mise en accessibilité vis-à-vis du matériel actuel (à plancher haut), selon le schéma directeur d'accessibilité de la ligne C à savoir un rehaussement partiel du quai à 76 cm au niveau de la 1^{ère} porte de la 2^e voiture. Le reste du quai est à 55 cm. L'interconnexion est prévue d'être mise en service fin 2025 en même temps que la ligne 15 sud. La phase de consultation des entreprises (DCE) débute actuellement.

Pour pouvoir modifier ultérieurement les quais et les adapter à l'arrivée d'un potentiel nouveau matériel roulant après 2025, la SNCF a intégré des mesures conservatoires dans le cadre des travaux de quais du projet d'interconnexion. Le programme, planning et coût de cette partie des travaux ont été expertisés et validés par IDFM, dans le cadre de la validation globale de l'AVP interconnexion. Cependant, ceux-ci relevant du SDMR, les dispositions relatives à ces dernières n'ont pas été intégrées à l'AVP global de l'interconnexion d'Issy (approuvé en conseil d'administration d'IDFM du 9 décembre 2021 - Délibération n° 20211209-362) et doivent faire l'objet d'un financement spécifique au titre du CPER.

La présente convention a donc pour objectif de financer les études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais d'Issy RER afin de laisser la possibilité d'accueillir un nouveau matériel roulant sur le RER C (études et travaux dans le cadre du programme SDMR)

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des Parties pour le financement des études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER. Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération dans les conditions décrites à l'article 2.2 de la présente convention
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande.

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

« RER C - études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER »

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION

2.1. Périmètre de la Convention

La présente convention porte sur les études et travaux relatifs aux études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER.

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme seront décrits dans l'annexe 1.

2.2. Délais de réalisation

Le délai de réalisation des études et travaux objets de la convention est fixé à 60 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Un calendrier prévisionnel figure en Annexe 2.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, 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.

3.2. La maîtrise d'ouvrage

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

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

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

3.2.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans l'annexe 1.

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

L'organigramme nominatif du maître d'ouvrage figure en annexe 3.

3.2.3. Engagements du maître d'ouvrage

le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 4, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.3. Identification des financeurs

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020 par l'Etat et la Région.

3.4. Engagements des financeurs

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études et travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.2.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **1 035 213 € HT en euros courants**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Cette provision ci-dessous est relative aux études et travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coûts détaillés du Maître 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 :

Etudes et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER		
Montant en € courants et HT		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts
SNCF Gares&Connexions	Travaux	529 740
	MOE	297 106
	MOA	127 684
	Autres dépenses de MOA	80 683
TOTAL		1 035 213

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 du Maître d'ouvrage.

En cas de besoin l'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.), dans l'instance de gouvernance des Comités de Suivi des Conventions de Financement (CSCF, dont le rôle est détaillé à l'article 8.2 de la présente convention).

4.4. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants :

Partenaires financiers	Subvention en euros HT	Taux
Etat	310 564 €	30 %
région Île-de-France	724 649 €	70 %
TOTAL	1 035 213 €	100 %

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

4.5.1. Versement d'acomptes

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

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en annexe 4.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le Maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

Si au moins une convention relative à cette opération a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes seront reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération.

4.5.2. Versement du solde

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

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

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

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

4.5.3. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme 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 4.5.1. et 4.5.2 et 4.6 de la présente convention.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à SNCF Gares & Connexions sur le compte :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département Comptabilité	Fouad Hadjaj Tél. 01 80 50 94 38 fouad.hadjaj@sncf.fr

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

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, la subvention devient caduque et 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 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.

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les Financeurs

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

Le bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué *a posteriori*.

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

L'Autorité organisatrice ou l'un des Financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant 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.

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

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.

7.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant 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 aux Financeurs en cas de trop perçu.

7.2. En cas de dépassement du coût du Projet

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

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs, 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 sont entendus 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.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION

Le suivi de l'opération se fera dans les instances plus globales des travaux d'interconnexion. Pour rappel, la gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les Financeurs, de comités des financeurs composés des élus et des Financeurs.

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

La présentation des coûts fera apparaître la distinction en les coûts d'adaptation et de correspondance.

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

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

3/ La communication autour du Projet :

- le suivi du plan de communication mis en place pour le Projet ;
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

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

8.2. Comité des Financeurs

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

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

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

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

8.3. Information hors CSCF et comité des Financeurs

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

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

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative 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 projets inscrits au Contrat de plan Etat-Région, les

opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention « RER C - Etudes et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER ».

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

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

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

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

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

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

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

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

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

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique sont qualifiées de confidentielles.

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

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

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

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

ARTICLE 11. MODIFICATION DE LA CONVENTION

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

ARTICLE 12. RÉSILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

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

ARTICLE 13. RÈGLEMENT DES LITIGES

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

Elles se réunissent dans un délai de six (6) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

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

ARTICLE 14. ENTREE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 6, 7, 9 et 10 la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

ARTICLE 15. MESURES D'ORDRE

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

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

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

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

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour la Région

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour SNCF Gares & Connexions,

Pierre LABARTHE
Directeur des Gares d'Ile de France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.
Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Programme des études et travaux de la convention

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel

Annexe 3 : Organigramme de l'opération

Annexe 4 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Programme des études et travaux de la convention

Pour la mise en correspondance, la future gare, et ses quais, doit répondre à trois objectifs fonctionnels.

- Interconnexion avec le réseau du Grand Paris Express
- Gestion des flux
- Mise aux normes d'accessibilité

Concernant le troisième objectif, le programme technique définissant les principes d'aménagement des quais prévoit notamment :

- **Prolongement des quais V1 et V2 au-dessus du BV pour supprimer toute surface utile sur le viaduc des Fours à Chaux**, la nouvelle surface de quai est intégrée à la structure du BV
- **Conservation de la longueur utile des quais**, les futurs matériels roulants n'étant pas plus longs que le matériel actuel.
- **Rehaussement partiel de quai** (76 cm au-dessus du rail) à 55 cm au minimum au niveau de la 1^{ère} porte de la 2^{ème} voiture, dans le sens normal de circulation sur les deux quais. En particulier pour le quai V1 – direction Paris, le rehaussement couvre toute la portion de quai sur la toiture du BV.
- **Mesures conservatoires** sur les espaces en haut des CV, sur les massifs des équipements, et sur les façades du BV pour un potentiel **rehaussement total** des quais à 92 cm pour du matériel roulant à plancher haut avec remplacement des CV.

Le programme de la présente convention est un complément au programme technique mentionné ci-dessus. Le projet d'interconnexion anticipera au mieux l'adaptation des quais et des paliers des circulations verticales au futur Matériel Roulant, sans renoncer aux normes d'accessibilité à la livraison de la gare en 2025.

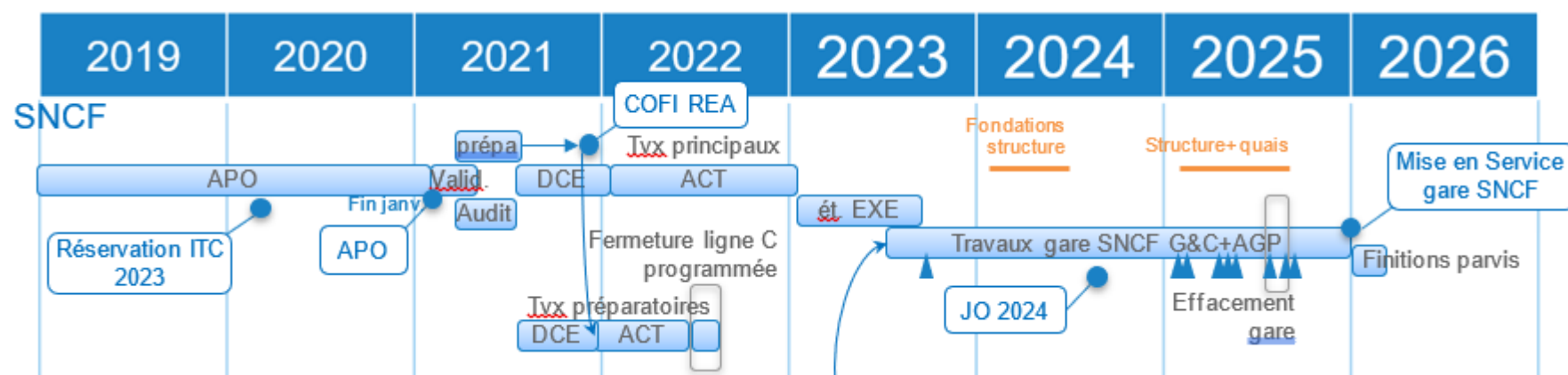
Le programme technique est ainsi complété comme suit :

- **Quais à 55 cm** sur toute leur longueur, à l'exception de la zone au droit de la porte PMR de tête côté banlieue, et de l'ensemble du quai sur toiture côté Paris, tous deux d'une **hauteur de 76 cm** permettant une accessibilité PMR avec le matériel actuel avec assistance ;
- **Mesures conservatoires** permettant ultérieurement au programme SDMR d'adapter la hauteur de ses quais à **55 cm ou à 92 cm** (selon le matériel roulant choisi) ;
- Configuration du **quai sur toiture du BV** permettant, **uniquement dans le cas d'une réversibilité du quai à 55 cm** et moyennant des **pent**es sur le quai, de ne pas remplacer les circulations verticales.

Ce complément se traduit notamment par une reprise conséquente de la structure du BV soutenant les quais, et un renforcement de ses fondations.

ANNEXE 2 Calendrier prévisionnel

Les études et travaux sont mutualisés avec le projet d'interconnexion. Les périodes de travaux relatifs à la structure soutenant le quai et aux quais eux-mêmes sont situés en **orange**.



ANNEXE 3

Organigramme de l'opération

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

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS

Maître d'ouvrage :
Direction des Gares d'Île-de-France
Valery VUONG

ANNEXE 4
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

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

€ HT courants	2023	2024	2025	2026	Total
Etat	31 056	124 226	124 226	31 056	310 564
Région	72 465	289 860	289 860	72 464	724 649
TOTAL	103 521	414 085	414 085	103 521	1 035 213

Annexe 9 : Gare d'Austerlitz – Convention études et travaux désaturation de la station ligne 5

2022

Modernisation des gares

Convention de financement des études
Projet et travaux relatifs à la
désaturation de la station d'Austerlitz
de la ligne 5

N° convention :



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. Périmètre et calendrier	7
2.1. Périmètre de la convention	7
2.2. Délais de réalisation	7
Article 3. Rôles et engagements des parties	7
3.1. L'Autorité organisatrice	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations	8
3.2.1. Identification du maitre d'ouvrage.....	8
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	8
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage	8
3.3. Les financeurs	8
3.3.1. Identification.....	8
3.3.2. Engagements.....	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	9
4.1. Estimation du coût du Projet	9
4.2. Coût de réalisation détaillé	9
4.3. Plan de financement	9
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	9
4.4.1. Versement d'acomptes	9
4.4.2. Versement du solde	10
4.4.3. Paiement.....	11
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	11
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	12
4.6. Comptabilité des Bénéficiaires	12
Article 5. Modalités de contrôle	12
5.1. Par les financeurs.....	12
5.2. Par Île-de-France Mobilités	12
5.3. Intervention d'experts.....	12
Article 6. Audit.....	13
Article 7. Gestion des écarts.....	13
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	13
7.2. Dispositions en cas de modification des délais	13
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	14
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	14
8.2. Comité des financeurs.....	15
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....	15
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	15
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études	16
Article 10. Dispositions générales.....	16
10.1. Modification de la convention	16
10.2. Règlement des litiges.....	16
10.3. Résiliation de la convention	17
10.4. Date d'effet et durée de la convention.....	17
10.5. Mesures d'ordre.....	17
Annexes.....	22

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12^e arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Catherine GUILLOUARD Présidente Directrice Générale,

Ci-après désignée par « **la RATP** » ou le « **Maître d'ouvrage** »,

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9^{ème}, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2021/ en date du ,

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

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

DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant la désaturation de la station Austerlitz Ligne 5.

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du Tripôle, validé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), le 28 Juin 2017, a permis d'identifier les enjeux et orientations à mettre en œuvre pour chacune des gares du Tripôle, Bercy, Lyon et Austerlitz. Il a été suivi par une concertation publique (10 septembre au 13 octobre 2018, dont le Bilan a été approuvé au Conseil d'IDFM du 13 février 2019).

Pour la gare d'Austerlitz, les trois principaux enjeux identifiés sont :

1. Anticiper et accompagner l'augmentation du nombre d'usagers de la gare.
2. Accompagner les usagers dans leur parcours depuis et vers le/les pôle(s) de transports en commun.
3. Inscrire le pôle d'échanges de la Gare d'Austerlitz dans le projet urbain qui l'entoure.

Quatre orientations majeures à mettre en œuvre pour favoriser l'intermodalité dans le secteur de la Gare d'Austerlitz, et travailler sur la qualité des échanges et les modes de déplacements, sont quant à elles de :

- I. Mettre en œuvre le socle piéton,
- II. Conforter le maillage cycle et assurer une qualité de services adaptée aux futurs usagers de l'ensemble des mobilités
- III. Identifier 1 à 2 pôles bus majeurs autour de la Gare d'Austerlitz, optimiser les parcours en lien avec les projets urbains et la Rcade des gares.
- IV. Optimiser les fonctions support de la Gare d'Austerlitz (taxi, VTC, logistiques, car-groupes, dépose-minute ...).

La démarche amorcée par l'Etat et menée par IDFM dans le secteur de la Gare d'Austerlitz s'est poursuivie au travers du Schéma de Principe de l'Intermodalité de la Gare d'Austerlitz, adopté lors du Conseil d'administration d'IDFM du 8 juillet 2020, et vise à répondre aux enjeux de ce secteur, bien que les composantes relatives aux espaces publics ne soient pas encore arbitrées côté Ville de Paris et Préfecture de Police.

L'avant-projet sommaire approuvé au Conseil d'administration du d'IDFM du 14 avril 2021 met en avant la nécessité de désaturer les accès au Métro Ligne 5 de la station Austerlitz.

Les grandes orientations pour la désaturation des accès au viaduc de la Ligne 5 du Métro ont été arrêtées dans l'avant-projet sommaire (APS), approuvé au Conseil d'IDFM le 14 avril 2021, et permettent, outre la désaturation des desdits accès, une amélioration significative de l'accessibilité et de la lisibilité des correspondances entre modes ferrés (gare SNCF, RER C et les lignes de métro M5 et M10) et des cheminements piétons à l'échelle du pôle.

En effet, la gare d'Austerlitz va voir sa fréquentation s'accroître pour atteindre plus de 35 000 entrants par jour ouvré de base à horizon 2030 (contre 31 000 environ aujourd'hui), ce qui engendrera une saturation des accès existants au viaduc M5, qui accueillent les 2/3 des flux quotidiens de la gare. La part du RER C représente 80% dans les correspondances entre lignes RATP et lignes SNCF. L'enjeu global de ce volet du programme porté par la RATP est d'anticiper la saturation des espaces de correspondance entre le périmètre SNCF et le périmètre RATP et de mécaniser entièrement le parcours des voyageurs.

Ainsi que l'a démontré l'avant-projet sommaire, la mise en place des liens mécanisés permet de désengorger les circulations verticales côté Seine et Museum et de fluidifier les cheminements à l'intérieur des escaliers fixes et des salles d'échanges. La mécanisation va aussi permettre une meilleure répartition des flux au niveau du socle et aux accès, et se traduira par un gain de temps aussi bien pour accéder aux quais que pour en sortir, et réduira les croisements de voyageurs.

Outre la création des accès mécanisés au viaduc de la Ligne 5, l'ensemble des opérations du projet sous maîtrise d'ouvrage RATP contribue à la désaturation des espaces voyageurs de la Ligne 5. La création de nouvelles passerelles depuis la Grande Halle SNCF vers les salles d'échanges Ligne 5 RATP et la réalisation d'une nouvelle correspondance Ligne 5 – Ligne 10 permet de lisser les flux de voyageurs et de désaturer ces espaces sous-dimensionnés. Ainsi, c'est l'ensemble du parcours voyageur qui est fluidifié, le long d'un parcours cohérent sur l'ensemble des installations du pôle.

Ce projet sous maîtrise d'ouvrage RATP est issu d'une phase de conception particulièrement complexe, dans un contexte multi-partenarial (cinq maîtres d'ouvrages impliqués en plus de la RATP). Les conventions conclues entre RATP et SNCF Gares&Connexions à l'été 2021 répondent à la demande de coordination entre maîtres d'ouvrages exprimée par les financeurs dans le cadre de la convention de financement CPER de l'étude de niveau APS. SNCF Gares&Connexions et les quatre maîtres d'ouvrage associés (Altarea Cogedim, Indigo, Elogie SIEMP et Kaufman & Broad) ont obtenu leur Permis de construire le 14 décembre 2020. Le lancement des travaux est prévu en 2022.

La présente convention a pour objet le financement d'une partie du projet de désaturation de la station Austerlitz (quais Ligne 5 et accès correspondants), pour un montant de 10 M€, dont 2,5 M€ courants par la RATP via le PQI. Le reste du financement de l'opération sera complété directement au titre du même PQI dans le cadre du Contrat IDFM-RATP 2021-2024 et du contrat qui lui succédera.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des Etudes Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station Austerlitz (Ligne 5).

Elle a pour objet :

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

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

« Etudes Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station Austerlitz (Ligne 5). »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance des Etudes Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station Ligne 5 Austerlitz (création de nouveaux accès y compris mécanisés aux quais de la Ligne 5 et accès en correspondance). Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme complet sont décrits dans l'avant-projet du maître d'ouvrage visé par la présente convention.

2.2. Délais de réalisation

La date de fin des Etudes et travaux, objet de la présente convention, est prévue à 57 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel des travaux préalables aux dates de mise de service du Projet est joint en annexe 1 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des Opérations

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

La RATP est maître d'ouvrage du Projet. La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux dispositions du Code de la commande publique.

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure et de bâti, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.

A ce titre, la RATP est désignée comme « le maître d'ouvrage » au titre de cette convention.

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

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

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

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

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage à :

- le respect de son coût d'objectif en euros courants tel que défini à l'article 4.1.
- la réalisation du projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 3, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement du Projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du CPER 2015-2020, par :

- L'État
- La région Île-de-France

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des Etudes et travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**4.1. Estimation du coût du Projet**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **10 000 000 € HT en Euros courants**.

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

4.2. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes Projet et travaux de la désaturation – Station Austerlitz de la ligne 5		
Maître d'ouvrage	Postes de dépense	Estimation des coûts
		en € HT courants
RATP	Travaux	8 300 000
	MOE	985 000
	MOA	715 000
TOTAL		10 000 000 €

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

4.3. Plan de financement

Le Projet est financé sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en Euros courants HT :

Gare d'Austerlitz (Euros courants)				
Montant € HT et %				
	Etat 22,5%	Région 52,5%	RATP 25%	Total
RATP	2 250 000	5 250 000	2 500 000	10 000 000
Total	2 250 000	5 250 000	2 500 000	10 000 000

4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**4.4.1. Versement d'acomptes**

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées;

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 bénéficiaire.

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

4.4.2. Versement du solde

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

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

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

Si au moins une convention de financement relative à ce Projet, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la

plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.4.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

4.4.3. Paiement

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

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

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

4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation

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

- **RATP** sur le compte RATP Encaissements Collectivités CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque : 31489

Code guichet : 00010

N° compte : 00 198 757 753

Clé : 47

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Alexa GUENA-ANDERSSON, Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
RATP	Maison de la RATP Lac C42 54 Quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	Subvention.investissement@ratp.fr

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, 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 de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la Région Île-de-France, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-dessus que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.6. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. AUDIT

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

Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture du projet.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif, indiqué à l'article 4.1 ne peut être respecté par le Maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité des financeurs (article 8.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.3 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO 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 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.

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

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

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

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

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

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

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

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

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

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

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

Le suivi du projet s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en Euros courants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,

- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

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

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

3/ La communication autour de l'Opération :

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

8.2. Comité des financeurs

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

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

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

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

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

Le comité de communication est coordonné par le Maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit le Maître d'ouvrage, l'AO et des financeurs du projet ainsi

que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le Maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative 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~~nt~~ à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des Etudes qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des Opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, le projet financé 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 : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention : « **Etudes Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station Austerlitz (Ligne 5)** »

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

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

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

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

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

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

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

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

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

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1. Modification de la convention

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

10.2. Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce

délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

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

10.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

10.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 9 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

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

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

10.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région
d'Île-de-France,
Préfet de Paris

Pour la Région

Valérie PECRESSE

Président du conseil régional d'Île-de-France

Pour la RATP,

Catherine GUILLOUARD
Présidente Directrice Générale

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST

Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Calendrier

Annexe 2 : Organigramme de l'Opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier

Le planning ci-dessous présente la durée prévisionnelle globale des travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF G&C et RATP.

La coordination fine entre SNCF G&C et RATP est nécessaire pour permettre l'enchaînement des phases travaux (travaux préparatoires).

Le planning de l'opération est en coactivité avec quatre autres maîtres d'ouvrage, en plus de la RATP et de SNCF G&C ce qui contraint très fortement les fenêtres d'opportunité pour la réalisation des travaux sous maîtrise d'ouvrage RATP, en particulier concernant l'adaptation des quais et du viaduc de la Ligne 5 ainsi que la création des nouveaux mécanisés à la Ligne 5. Ces travaux doivent intervenir avant la mise en service de la Grande Halle SNCF rénovée.

Le planning est conditionné par le respect des planifications transmises par les autres maîtres d'ouvrage, co-pétitionnaires du Permis de construire Unique délivré le 14 décembre 2020.

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
PRO/DCE/ ACT/EXE						
		Travaux				

ANNEXE 2

Organigramme nominatif

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

MAITRISE D'OUVRAGE RATP

Maître d'ouvrage : Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

MAITRE D'OUVRAGE : OLYMPE GAPIHAN

REPRESENTANTE DU MAITRE D'OUVRAGE : CLAIRE BORDAT

CHEFFE DE PROJET : ANTOINETTE MOREL

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN € COURANTS

€ courant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Etat	101 722 €	309 372 €	507 450 €	660 352 €	470 134 €	169 611 €	31 358 €	2 250 000 €
Région Ile de France	237 352 €	721 868 €	1 184 050 €	1 540 821 €	1 096 980 €	395 759 €	73 170 €	5 250 000 €
RATP	113 025 €	343 747 €	563 833 €	733 724 €	522 371 €	188 457 €	34 843 €	2 500 000 €
Total	452 100 €	1 374 987 €	2 255 333 €	2 934 898 €	2 089 485 €	753 827 €	139 371 €	10 000 000 €

**Annexe 10 : Création de la nouvelle gare SNCF de
Bry-Villiers-Champigny – Convention travaux
préparatoires**

2021

RER E et la ligne P du Transilien
loires

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

Convention de financement

2021CONV766

**Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny –
Convention de financement relative aux travaux
préparatoires**



Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération	6
Définitions	6
Contexte.....	6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION.....	8
ARTICLE 2 – PERIMETRE ET CALENDRIER DE LA CONVENTION	8
2.1 Périmètre de la convention	8
2.2 Délai de réalisation	8
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	8
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité	8
3.2 La Société du Grand Paris	9
3.3 SNCF Réseau	9
3.3.1 Identification du maître d'ouvrage	9
3.3.2 Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage	10
3.3.3 Engagements du maître d'ouvrage	10
3.4 L'Etat et la région	10
ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT	10
4.1 Régime de TVA	10
4.2 Estimation du coût de l'Opération	10
4.3 Financement	11
4.4 Modalités de versement des crédits par les financeurs	11
4.4.1 Modalité de versement des acomptes	11
4.4.2 Plafonnement des acomptes	12
4.5 Versement du solde	12
4.6 Paiement	12
4.7 Domiciliation	13
4.8 Comptabilité de l'Opération	13
ARTICLE 5 MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT.....	13
ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS	14
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif	14
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la convention	14
ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION	15
7.1 Gouvernance du Grand Paris Express	15
7.2 Comité de Suivi de la convention de financement	15
7.3 Comité des financeurs du Projet	16
ARTICLE 8 PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION.....	16
8.1 Propriété intellectuelle	16

8.2	Communication	17
ARTICLE 9	CONFIDENTIALITE	17
ARTICLE 10	MODIFICATION DE LA CONVENTION	17
ARTICLE 11	CESSION	17
ARTICLE 12	REGLEMENT DES LITIGES	17
ARTICLE 13	RESILIATION DE LA CONVENTION	17
ARTICLE 14	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION	18
ARTICLE 15	MESURES D'ORDRE	18

Entre,

En premier lieu,

- La **Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 2 Mail de la Petite Espagne, CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00048, représentée par Monsieur Jean-François MONTEILS, président du Directoire,

Ci-après désignés par « **le financeur** » ;

En deuxième lieu,

- L'**État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région d'Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP 2021-..... de la commission permanente du conseil régional en date du 2021,

Ci-après désignés respectivement par « **L'Etat** » et « **la région** »

En troisième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par Anne Bosche Lenoir, en qualité de Directrice générale Adjointe Finance & Achats, dûment habilitée à cet effet,

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

Et en dernier lieu,

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

Ci-après désigné par « **IDFM** », « **l'Autorité Organisatrice** », « **l'AO** » ;

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et notamment son article 20.1 ;

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

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

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

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

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

Vu l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 du conseil régional d'Île-de-France adoptant le projet de Contrat de Plan État-Région 2015-2020 ;

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2020-070 du 14 décembre 2020 ;

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

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

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 du 20 mars 2019 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express ;

Vu la délibération n° 2020/046 du 5 février 2020 du conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant les études d'avant-projet de la gare nouvelle de Bry-Villiers-Champigny en interconnexion avec la ligne 15 sud du Grand Paris Express ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;

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

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n°CP..... du approuvant la présente convention de financement ;

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

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

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

Vu la délibération de l'établissement public territorial Paris-Est Marne&Bois N°..... du approuvant la présente convention de financement ;

Vu la délibération n°CS 2021-XX du conseil de surveillance en date du XXX approuvant la présente convention,

Préambule : Contexte général de l'opération

Définitions

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

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de la nouvelle gare de Bry Villiers Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien.

« **Opération** » : désigne un sous-ensemble du Projet, objet de la Convention ; en l'occurrence, la réalisation de travaux préparatoires dans le cadre du Projet .

« **Maitre d'ouvrage** » : désigne l'entité en charge de réaliser l'Opération. Dans cette convention, il s'agit de SNCF Réseau.

Contexte

Grand Paris Express (GPE)

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

Les annonces gouvernementales du 6 mars 2013 sur le plan de transports collectifs en Île-de-France, désormais appelé Nouveau Grand Paris, ainsi que celles du 9 juillet 2014, ont arrêté un phasage de la réalisation du métro automatique de 2020 à 2030. Les objectifs de réalisation de la ligne 15 sud ont été précisés dans le cadre de l'opération d'investissement approuvée par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, le 15 juillet 2013 et le 10 juillet 2015. Enfin, le nouveau phasage de réalisation du Grand Paris Express a été présenté lors du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 13 juillet 2021. L'objectif de mise en service de la ligne 15 sud a été fixé à la fin de l'année 2025.

Le comité de pilotage du Nouveau Grand Paris du 28 août 2013 a confié au STIF la coordination des études conduites par les différents opérateurs, en lien avec les services de l'Etat.

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

Afin d'optimiser l'utilisation de la gare du Grand Paris Express, la gare SNCF sera dans la mesure du possible livrée à une échéance la plus proche possible de celle de la Ligne 15 Sud du réseau Grand Paris Express.

Le Projet de la nouvelle gare SNCF de Bry Villiers Champigny permettra de créer une interconnexion entre la ligne 15 d'une part et le RER E et la ligne P du Transilien d'autre part. Ainsi, deux gares aux fonctions complémentaires seront interconnectées à Bry-Villiers-Champigny :

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

Cette gare constitue un élément majeur de la desserte du territoire de l'Est parisien. Elle prend en effet tout son intérêt dans le cadre des projets urbains et de transport du secteur : la Zone d'Aménagement Concertée Marne Europe portée par l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée et l'EPT Paris Est Marne & Bois; la Zone d'Activité Concertée des Simonettes Nord portée par la SADEV 94 ; le projet de site propre bus Altival dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département du Val-de-

Marne. De façon réciproque, la réussite et le bon avancement des projets urbains et de transport sont associés à la mise en service de la gare à l'intersection du réseau futur du Grand Paris Express avec le réseau historique.

La gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national est en interconnexion avec la gare éponyme du Grand Paris Express sur la Ligne 15 Sud. Le Projet consiste en la création d'un nouvel arrêt par la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle sur la ligne existante du RER E et du Transilien P. Sous réserve des financements, le démarrage des travaux pourrait intervenir en 2022.

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

- d'une phase d'études préliminaires comprenant un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la ligne RER E et de la Ligne P intégrant le nouvel arrêt. A l'issue des Etudes Préliminaires, SNCF Réseau a présenté au STIF, à la SGP, à l'Etat et à la Région un scénario à 3 voies complétées par un tiroir en arrière gare de Villiers sur Marne répondant le mieux aux besoins associés à l'interconnexion avec le Grand Paris. La concertation publique au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme a été conduite sur cette base et a eu lieu du 6 juin au 6 juillet 2016.
- d'une phase d'études d'avant-projet, comprenant la réalisation des études d'AVP sur la base du programme d'opération validé à l'issue des études préliminaires. Ces études ont été approuvées par SNCF Réseau le 11 septembre 2019 et soumises à la contre-expertise d'Île-de-France Mobilités. Cette phase a permis la conduite de l'enquête publique du 4 juin au 6 juillet 2018, permettant au préfet du Val-de-Marne de déclarer le projet d'utilité publique le 19 décembre 2018.
- d'une phase d'études PROjet sur la base du programme validé à l'issue des études AVP.

Le projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny consiste en la création d'une gare et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires nécessaires au fonctionnement conformément au programme d'opération.

Coût d'objectif prévisionnel global du Projet

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

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

Ce coût ne couvre pas les surcoûts d'entretien et de maintenance engendrés par la réalisation du projet qui, en vertu des dispositions de l'article L. 2111-10-1 du code des transports seront pris en charge par les partenaires autres que SNCF Réseau. Les modalités de prise en charge seront précisées dans la convention relative au financement des travaux.

Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet.

Le coût de la phase REA du Projet est estimé à 293 M€ (CE 2014).

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont définies dans les études AVP du projet. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de signature de la convention
- puis par application d'une hypothèse d'évolution de l'indice TP01 de 3 % par an au-delà.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La convention a pour objet :

- De préciser le contenu des travaux préparatoires à la réalisation de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien,
- De définir les modalités de financement desdits travaux,
- De préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien –
Convention de financement relative aux travaux préparatoires ».**

ARTICLE 2 – PERIMETRE ET CALENDRIER DE LA CONVENTION

2.1 Périmètre de la convention

La convention porte sur le financement des travaux préparatoires suivants :

- dévoiement côté V2 des câbles et installations de signalisation et télécommunications SNCF situés V1 ;
- déconstruction de la passerelle dite des portugais ;
- dévoiement de réseaux tiers (notamment dévoiement DSEA) ;
- démolition de pavillons dans le secteur gare nécessaire aux dévoiement de réseaux tiers ;
- déménagement de la brigade de l'Infrapôle ;

2.2 Délai de réalisation

SNCF Réseau s'engage à achever les travaux préparatoires, objet de la Convention, dans un délai de 30 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel des travaux préparatoires est joint en annexe 2 à la convention.

ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, 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.

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

3.2 La Société du Grand Paris

Conformément au II de l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 : « *L'établissement public Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures* ».

L'alinéa premier de l'article 15 de la même loi précise : « *L'établissement public "Société du Grand Paris" exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2* ».

A ce titre, les missions de la Société du Grand Paris sont d'être :

- maître d'ouvrage des projets de son périmètre ;
- pilote de l'élaboration, de la conception et de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- financeur des projets liés à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;

Dans ce cadre, la SGP est maître d'ouvrage et financeur des infrastructures composant le RTPGP, ce comprenant les gares d'interconnexion. Sur ce fondement, elle finance à 100 % les ouvrages de correspondance pour l'interconnexion.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris participe au financement de certains projets dans le cadre de l'article 20-1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, qui précise : « *L'établissement public Société du Grand Paris peut financer des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris lorsqu'elles appartiennent à l'un des réseaux suivants* :

- réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France ;
- réseau express régional ;
- réseau ferré national dans la région Ile-de-France emprunté par des services de transports publics réguliers de personnes relevant de l'article [L. 1241-1](#) du code des transports. »

C'est dans le cadre de l'article 20-1 que la SGP finance la présente convention.

3.3 SNCF Réseau

3.3.1 Identification du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des travaux préparatoires, objet de la présente convention est SNCF Réseau.

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

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Le 1^{er} janvier 2020, en application de la loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire et de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, SNCF Réseau a transféré à la SA SNCF Gares et Connexions ses biens, droits, obligations et autorisations de toute nature attachés à la gestion des gares de voyageurs.

A compter de cette date, la SA Gares et Connexions est donc le maître d'ouvrage de la gare de Bry Villiers Champigny. Afin que la SA SNCF Réseau reste maître d'ouvrage de la totalité de l'opération, la SA Gares et Connexions devra lui transférer sa maîtrise d'ouvrage afférente à la gare (bâtiment voyageurs et quais).

Une convention devra être établie, à cet effet, entre SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions dans la perspective du démarrage des travaux sur le périmètre SNCF Gares et Connexions. Cette convention

définira par ailleurs les modalités de reversement des subventions perçues au titre de la présente Convention sur le périmètre de SNCF Gares&Connexions.

3.3.2 Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du projet (systèmes et ouvrages qui le composent), ainsi que son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans les dossiers d'Avant-projets qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le Maître d'ouvrage est responsable du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément aux termes de l'avant-projet validé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités pour les travaux préparatoires mentionnées au 2.1 et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements.

3.3.3 Engagements du maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût du périmètre conventionnel, sous réserve de bénéficier dans les temps de la complétude du besoin de financement ;
- le respect du calendrier défini à l'article 2.2. et à l'annexe 3 de la présente convention.

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

3.4 L'Etat et la région

L'Etat et la Région sont intéressés à la réalisation du Projet. A ce titre, ils ont financé des études préalables aux travaux préparatoires objet de la présente Convention dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Métro Grand Paris Express.

L'Etat et la Région ne financent pas la présente convention mais s'engagent à prendre en compte le financement assuré par la SGP dans les conditions prévues à l'article 4.3.

ARTICLE 4 MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1 Régime de TVA

Les financements objet de la présente convention ne sont pas soumis à TVA.

4.2 Estimation du coût de l'Opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **24 073 416 € HT** aux conditions économiques de janvier 2014, soit **26 800 000 € HT courants prévisionnels**.

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. Cette provision ci-dessous est relative aux travaux préparatoires, objet de la présente convention.

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

CE janv 2014	REA
Foncier	2 005 592
Travaux	13 980 750
Rémunération MOE	2 020 148
MOA	690 198
<i>Forfait MOA</i>	<i>493 908</i>
<i>Autres dépenses MOA (MC)</i>	<i>196 290</i>
Substitutions routières	3 000 000
Coût brut	21 696 688
Provision pour risques	2 376 728
Coût net	24 073 416

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.). La liste des risques identifiés est présentée par le maître d'ouvrage au premier comité de suivi du projet.

En cas de dépassement du coût de l'Opération, les parties appliquent l'article 6 de la présente convention relatif à la gestion des écarts.

4.3 Financement

La Société du Grand Paris assure 100% du financement soit 24 073 416 € HT aux conditions économiques de janvier 2014 actualisés sur la base de l'indice TP01 conformément au préambule, soit 26 800 000 € HT courants prévisionnels. Le financement en euros courants réels sera établie selon la méthodologie décrite en préambule et en annexe 4.

Ce financement par la SGP est destiné à couvrir exclusivement les dépenses rendues strictement nécessaires par l'opération objet de la présente convention.

Dans la mesure où la SGP a prévu, à ce jour, de financer 30% du Projet, le financement de la SGP des 70% restants au titre de la présente convention est consenti à titre d'avance de la part des autres financeurs. La régularisation de cette avance devra intervenir dans le cadre des conventions ultérieures, en cohérence avec le plan de financement définitif du Projet qui reste à définir.

4.4 Modalités de versement des crédits par les financeurs

4.4.1 Modalité de versement des acomptes

Les demandes de versement d'acomptes du maître d'ouvrage aux financeurs sont établies en fonction de l'avancement de l'opération. Ces demandes s'effectuent au fur et à mesure de l'avancement des études.

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

Les demandes d'acompte seront établies en euros courants.

Le Maître d'Ouvrage transmet ses factures sous forme électronique via la solution mutualisée dénommée « Chorus Pro ».

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

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

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

A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds sera émis sous forme de facture d'acompte correspondant à 15 % du besoin de financement du montant de la participation, soit la somme de 4 020 000 € courants pour SNCF Réseau

La demande d'acompte comprendra :

- Une facture d'acompte avec la référence de la subvention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant la référence des dépenses comptabilisées, leur montant et leur date de réalisation. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande de paiement, établie en euros courants et en euros constants, avec le détail des taux de désactualisation calculés par application des indices composites mensuels connus (le détail du calcul est précisé en annexe 4) ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application du plan de financement défini à l'article 4.3 de la présente convention ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal de chaque maître d'ouvrage.

4.4.2 Plafonnement des acomptes

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la SGP au bénéficiaire est plafonné à 95% du financement exprimé en euros courants prévisionnels tel que visé à l'article 4.3.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses du bénéficiaire.

4.5 Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4 signés par le représentant légal dûment habilité de SNCF Réseau. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants calculés à partir des indices définitifs.

4.6 Paiement

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

Le versement du financement appelé par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4. Les sommes appelées sont réglées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture d'appel de fonds

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

4.7 Domiciliation

Les paiements seront effectués par virement bancaire à **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

	N° SIRET	Adresse de facturation	Nom du service	N° téléphone/ adresse électronique
SGP	525 046 017 00048	2 Mail de la Petite Espagne CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis	Agence comptable Service de centralisation des factures	agence.comptable@societedugrandparis.fr
SNCF Réseau	412 280 737 20 375	Direction Finances et achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Unité Crédit management	Patricia LANGELEZ – Gestionnaire financier Tel. : 01.85.57.96.70 / Fax 01.71.92.61.64 / patricia.langelez@reseau.sncf.fr

4.8 Comptabilité de l'Opération

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux acquisitions de données, études et acquisitions foncières relevant de l'opération faisant l'objet de la convention.

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

ARTICLE 5 MODALITES DE CONTROLE ET D'AUDIT

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

Le bénéficiaire du financement conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la date de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Le financeur peut demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action financée.

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

En cas de non-respect de ces dispositions, le financeur se réserve la possibilité de suspendre ses paiements ou de demander le reversement des sommes correspondant aux dépenses insuffisamment justifiées.

L'autorité organisatrice ou le financeur peut désigner ou missionner un expert, après information des autres Parties. Le maître d'ouvrage s'engage 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.

ARTICLE 6 GESTION DES ECARTS

6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage unique s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 3.1, les financements attribués sont révisés en proportion du niveau d'exécution constaté. Le financement est alors versé au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

- En cas de perspective de dépassement

Au cours des études, s'il apparaît que le coût d'objectif visé à l'article 4.2 ne peut être respecté malgré toutes les mesures correctives proposées, le Maître d'ouvrage fournit au financeur et à Île-de-France Mobilités un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités au financeur qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, le financeur précisera alors, lors du Comité des financeurs visé à l'article 7.3, le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'il entend financer ou les adaptations qu'il souhaite voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.2. Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les Parties. Un avenant à la convention formalise cet accord.

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

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

6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des travaux prévu à l'article 2.2 de la convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du maître d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage. Cet avis 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 éventuel formulé par l'dFM, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 7 PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

7.1 Gouvernance du Grand Paris Express

La gouvernance du Projet se poursuit dans le cadre de la mission de coordination sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités sur les interconnexions ferroviaires. Pour rappel, ce groupe de travail partenarial (DRIEA, Région, Île-de-France Mobilités, SGP, RATP, SNCF) est composé d'un comité technique et d'un comité de pilotage.

Ces comités abordent la communication institutionnelle et de chantier autour du Projet, à ce titre :

- Est assuré le suivi du plan de communication mis en place pour le Projet ;
- Sont définis les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

7.2 Comité de Suivi de la convention de financement

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Ce Comité de Suivi de la convention de financement se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire. Ses membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois. En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par Île-de-France Mobilités, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions, en coordination avec la SGP en tant que coordinateur de l'ensemble des projets en interface (interconnexions et projet urbains). Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et la SGP en appui. Il fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage lors de ce comité de suivi devra être transmis aux membres du Comité de Suivi de la convention de financement, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi de la convention de financement.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- la mise au point de la stratégie foncière et sa mise en œuvre,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2019 pour toute la période de réalisation.

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

7.3 Comité des financeurs du Projet

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la convention, ainsi que les partenaires intéressés au Projet, notamment :

- la Métropole du Grand Paris,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de Seine-et-Marne,
- l'établissement public territorial « ParisEstMarne&Bois »
- les communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins quinze jours préalablement à la tenue du comité.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention des participants. Ce compte rendu est analysé et fait l'objet d'un avis des participants qui est pris en compte dans le compte-rendu final.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'Opération ou le Projet, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la Convention de Financement décrit à l'article 7.2. Le Maître d'ouvrage présente au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 10 de la convention seront mises en œuvre.

En outre, le Comité des financeurs se prononce et valide la stratégie foncière proposée par le Maître d'ouvrage.

ARTICLE 8 PROPRIETE INTELLECTUELLE ET COMMUNICATION

8.1 Propriété intellectuelle

Les Etudes et les résultats d'Etudes réalisées dans le cadre de la convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a réalisés, et qui demeure seul titulaire des droits de propriété intellectuelle.

Les Résultats des Etudes pourront être utilisés librement par l'Autorité organisatrice et les Financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération. Notamment, les résultats pourront librement être utilisés par la Société du Grand Paris dans le cadre de ses missions, notamment à l'égard de SNCF, RATP et ses prestataires, si tant est qu'ils soient tenus aux mêmes obligations de confidentialité.

Île-de-France Mobilités peut utiliser les Résultats des études pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en . A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Île-de-France Mobilités s'engage à ne diffuser les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par Île-de-France Mobilités.

Cette cession de droits est consentie pour l'Île-de-France, à titre gratuit et pour la durée de l'Opération « nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du transilien ».

8.2 Communication

Les Parties s'engagent à faire mention des financements accordés dans le cadre de la convention dans toute publication ou communication des Etudes, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

L'ensemble des dossiers d'Etudes, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs et de SNCF Réseau.

ARTICLE 9 CONFIDENTIALITE

Les Parties qui, à l'occasion de l'exécution de la présente convention, ont connaissance d'informations ou reçoivent communication de documents ou d'éléments de toute nature, signalés comme présentant un caractère confidentiel et relatifs, sont tenus de prendre toutes mesures nécessaires afin d'éviter que ces informations, documents ou éléments ne soient divulgués à un tiers qui n'a pas à en connaître.

Une Partie ne peut demander la confidentialité d'informations, de documents ou d'éléments qu'elle a elle-même rendus publics.

Chaque Partie doit informer son personnel et ses prestataires des obligations de confidentialité et des mesures de sécurité qui s'imposent à eux pour l'exécution de la présente convention. Elle doit s'assurer du respect de ces obligations par ceux-ci.

Ne sont pas couverts par cette obligation de confidentialité les informations, documents ou éléments déjà accessibles au public, au moment où ils sont portés à la connaissance des Parties à la présente Convention.

Les obligations de confidentialité stipulées au présent article doivent être maintenues cinq (5) ans après la fin de la présente convention.

ARTICLE 10 MODIFICATION DE LA CONVENTION

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

ARTICLE 11 CESSION

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

ARTICLE 12 REGLEMENT DES LITIGES

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

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

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 13 RESILIATION DE LA CONVENTION

Les signataires de la convention peuvent chacun 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 accusé de réception.

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

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

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

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

ARTICLE 14 ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE 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 stipulations des articles 4.3, 5, 8 et 9 qui restent en vigueur après expiration ou résiliation de la Convention, quel qu'en soit le motif, la Convention expire :

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

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

ARTICLE 15 MESURES D'ORDRE

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

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

La convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour l'Etat,

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

Pour la Région

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

Pour la SGP,

Jean-François MONTEILS
Président du directoire

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR

Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

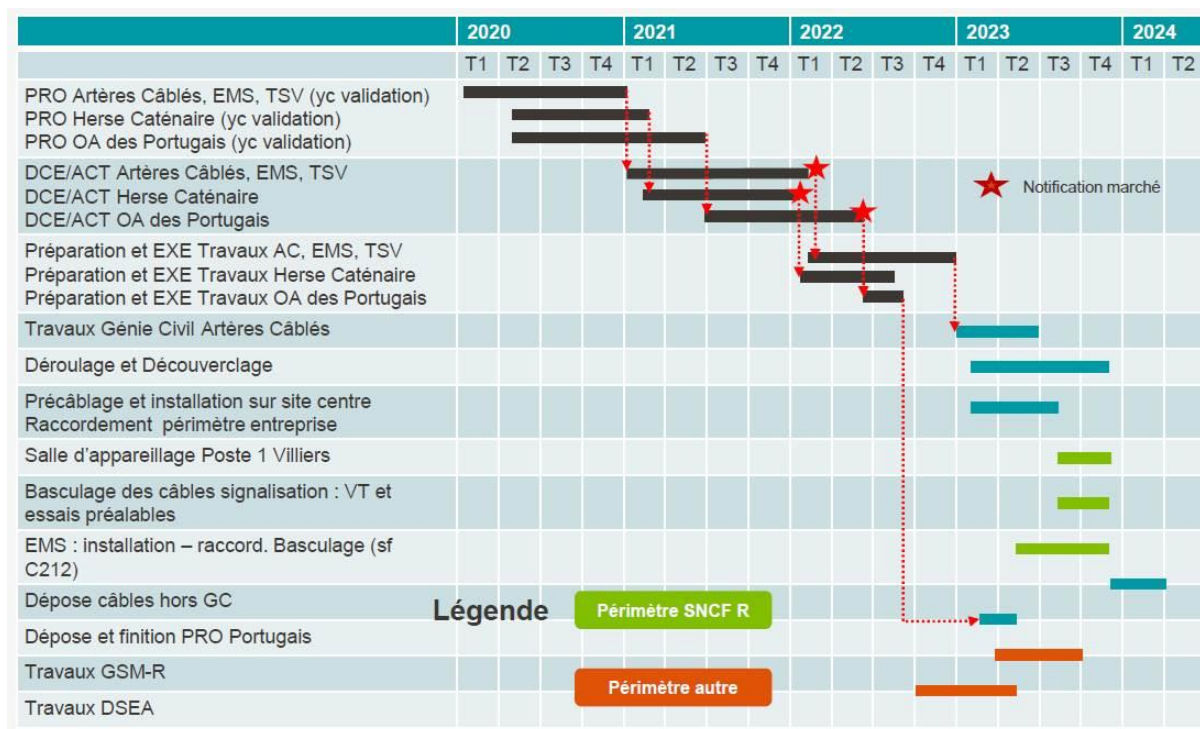
ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Modalités de désactualisation des fonds

ANNEXE 1 :
Calendrier prévisionnel indicatif



ANNEXE 2 :

Échéancier prévisionnel des appels de fond du maitre d'ouvrage

Echéancier	2022 S1	2022 S2	2023	2024	Total
€ constants	3 611 012 €	1 778 558 €	15 090 798 €	3 593 047 €	24 073 416 €
€ courants	4 020 000 €	1 980 000 €	16 800 000 €	4 000 000 €	26 800 000 €

ANNEXE 3 :

Modalités de désactualisation des appels de fonds

1) Définitions

Montant appelé au cumul de la présente situation en Euros Constants : $MC_{SCE2014}$

Montant appelé au cumul de la situation s-1 en Euros Constants : $MC_{S-1CE2014}$

Montant appelé au titre de la présente situation en Euros Constants : $M_{SCE2014}$

Montant d'une dépense comptabilisée entre la précédente et l'actuelle situation en Euros Courants : M_{PCC}

Dernier indice TP01 connu au moment de la comptabilisation de la dépense : $TP01_P$

Indice TP01 de janvier 2014 : $TP01_{2014}$

2) Modalités de calcul

Afin d'effectuer un suivi des montants versés par rapport à l'enveloppe prévisionnelle des dépenses financées par la Société du Grand Paris et appréciée en Euros aux conditions économiques de janvier 2014, les montants comptabilisés par la SNCF et au titre desquels sont appelés les fonds de la situation en cours fera l'objet d'une désactualisation selon les modalités suivantes.

$$\square (M_{PCC} \times TP01_{2015} / TP01_P) = M_{SCE2014}$$

$$MC_{S-1CE2015} + M_{SCE2015} = MC_{SCE2014}$$

L'appel de fonds de la présente situation ne pourra causer $MC_{SCE2014}$ d'être supérieur à 95% du montant du financement prévu au titre de cette convention en Euros aux conditions économiques de janvier 2014 avant le solde de celle-ci. Si les dépenses réelles engagées après désactualisation des montants selon ces modalités s'avèrent supérieures au coût prévisionnel, un ajustement du montant financé devra être mobilisé selon les modalités du préambule.

Annexe 11 : Ligne Paris-Troyes – Electrification – Phase 2 – Convention études de projet



Convention

relative au financement de la phase principale
des études de projet des travaux d'électrification
de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section
Nogent-sur-Seine / Troyes.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Conditions particulières

GEREMI - compte F58185	ARCOLE	GCF 2200056
------------------------	--------	-------------

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'État, représenté par Madame Josiane CHEVALIER, Préfète de la Région Grand Est et Monsieur Marc GUILLAUME Préfet de la Région Île-de-France ;

Ci-après désigné « **L'État** »

La Région Grand Est, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean ROTTNER ;

Ci-après désignée « **La Région Grand Est** »

La Région Île-de-France, représentée par la Présidente du Conseil Régional, Madame Valérie PECRESSE ;

Ci-après désignée « **La Région Île-de-France** »

Le Département de la Seine-et-Marne, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Jean-François PARIGI ;

Ci-après désigné « **Le Département de la Seine-et-Marne** »

Le Département de l'Aube, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Philippe PICHÉRY ;

Ci-après désigné « **Le Département de l'Aube** »

La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, Monsieur François BAROIN ;

Ci-après désigné « **Troyes Champagne Métropole** »

La Ville de Troyes, représenté par le Maire de Troyes, Monsieur François BAROIN ;

Ci-après désignée « **La Ville de Troyes** »

La Communauté de Communes du Nogentais, représentée par le Président de la Communauté de Communes, Madame Raphaële LANTHIEZ ;

Ci-après désignée « **La Communauté de Communes du Nogentais** »

La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, représentée par le Président de la Communauté de Communes, Monsieur Eric VUILLEMIN ;

Ci-après désignée « **La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine** »

La Ville de Nogent-sur-Seine, représentée par le Maire de Nogent-sur-Seine, Madame Estelle BOMBERGER-RIVOT,

Ci-après désignée « **La Ville de Nogent-sur-Seine** »

La Ville de Romilly-sur-Seine, représentée par le Maire de Romilly-sur-Seine, Monsieur Eric VUILLEMIN,

Ci-après désignée « **La Ville de Romilly-sur-Seine** »

Et,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats, dument habilitée à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de la Seine-et-Marne, le Département de l'Aube, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, la commune de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, la Commune de Nogent-sur-Seine et la Commune de Romilly-sur-Seine étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- le Code général des collectivités territoriales,
- le Code des transports,
- le Code de la commande publique,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de Covid-19,
- la convention de financement des études relatives à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes signée le 30 novembre 2009 et son premier avenant signé le 23 octobre 2013,
- le protocole relatif au financement des travaux de l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes signé le 13 septembre 2016,
- la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes – Phases 0 et 1- Tranche 1 - Romilly-Coubert - OA - COFI1 » en date du 19 mars 2018,
- la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- l'avenant n°1 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- l'avenant n°2 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 2 décembre 2020,
- l'arrêté inter-préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 portant déclaration d'utilité publique, au profit de Réseau Ferré de France, des travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin ;
- l'arrêté du 27 décembre 2018 portant prorogation de la validité de la déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 relative aux travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes, de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin,
- la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation de son règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,
- la délibération n° XXXX de la commission permanente du Conseil Régional Grand Est du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- la délibération n° XXXX de la commission permanente du Conseil Régional Île-de-France du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant sa Présidente à la signer,
- la délibération du Conseil Départemental de Seine-et-Marne du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,

- la délibération du Conseil Départemental de l'Aube du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Troyes du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Maire à la signer,
- la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Nogentais du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant sa Présidente à la signer,
- la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Nogent-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant sa Maire à la signer,
- la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Romilly-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Maire à la signer.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	9
ARTICLE 2.	MAÎTRISE D'OUVRAGE	9
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DE LA PHASE PRINCIPALE DES ÉTUDES DE PROJET.....	9
ARTICLE 4.	DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION.....	10
ARTICLE 5.	MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE PRINCIPALE DES ÉTUDES DE PROJET	10
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE LA PHASE PRINCIPALE DES ÉTUDES DE PROJET	11
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	11
6.1.1	Coût des études aux conditions économiques de référence	11
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	11
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	11
6.2.1	Plan de financement général des études de projet hors prise en compte de la convention bilatérale État / SNCF-Réseau relative au financement de la phase anticipée des études de projet.....	12
6.2.2	Plan de financement applicable à la présente convention avec prise en compte de la convention bilatérale État / SNCF-Réseau relative au financement de la phase anticipée des études de projet.....	13
6.3	GESTION DES ECARTS	14
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	14
7.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS.....	14
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	16
7.3	IDENTIFICATION	18
7.4	DELAIS DE CADUCITE	19
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	19
ANNEXES		

IL A ÉTÉ PREALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIV

La nouvelle offre liée aux lignes à grande vitesse (LGV Est Européenne et LGV Rhin-Rhône) a eu un impact important sur l'évolution de la desserte de l'axe Paris-Est / Mulhouse-Ville. Les liaisons Paris-Mulhouse et Paris-Belfort se sont reportées sur cette offre. En conséquence, cette nouvelle carte ferroviaire a contribué à la redéfinition de l'utilisation de la ligne Paris-Troyes.

Contrairement à d'autres axes classiques dédoublés par des lignes à grande vitesse, la ligne Paris-Troyes et au-delà constitue la seule liaison ferroviaire pour les agglomérations situées entre Paris et Vesoul. Ces fonctions radiales et interrégionales s'en trouvent renforcées. Cet axe structurant de l'Est du bassin parisien et de la Champagne-Ardenne reste aujourd'hui la seule radiale ferroviaire non électrifiée du bassin parisien.

C'est dans ce contexte que le projet d'électrification de Gretz-Armainvilliers à Troyes, projet de modernisation et d'aménagement du territoire a trouvé son origine.

Ce projet d'électrification est conforme à l'objectif de modernisation du réseau ferré fixé par le Grenelle de l'Environnement, qui définit ainsi l'objectif d'amélioration de la qualité des dessertes en dehors du réseau à grande vitesse.

Par l'électrification de cette ligne, les collectivités et SNCF-Réseau participent aux objectifs de ce Grenelle de l'Environnement qui vise notamment, pour le transport des voyageurs, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à accroître l'efficacité énergétique.

Le projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes contribue :

- à l'attractivité du transport ferroviaire par l'amélioration et la fiabilisation des temps de parcours des dessertes locales et régionales et par une amélioration de la qualité du service vis-à-vis des voyageurs,
- à l'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne grâce à l'utilisation de matériels électriques,
- à l'amélioration du cadre de vie :
 - par l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des pollutions atmosphériques et des émissions des gaz à effet de serre,
 - par la réduction des nuisances sonores en gare et le long de la ligne,
 - par le remplacement à terme de tous les trains thermiques par des matériels électriques (ou bi-mode) modernes et plus confortables.

Ce projet structurant participe également à l'attractivité et au développement des territoires desservis grâce à :

- des transports ferroviaires durables en adéquation avec le développement du territoire,
- des transports ferroviaires performants en adéquation avec l'image des territoires desservis.

L'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de l'Aube, la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Commune des Portes de Romilly-sur-Seine, la ville de Nogent-sur-Seine, la ville de Romilly-sur-Seine et SNCF-Réseau ont confirmé en 2009 leur volonté commune de réaliser l'électrification complète des sections de ligne Gretz-Armainvilliers / Troyes et Longueville / Provins.

Cet accord, sous la forme d'une convention d'application des CPER (Contrats de Plan État-Région) 2007-2014, a permis de lancer l'actualisation des études d'avant-projet réalisées entre 2001 et 2003 et d'engager les études pour définir les conditions de réalisation des travaux.

En 2011, le protocole relatif au financement complémentaire de ces travaux d'électrification est venu compléter le financement du projet en Île-de-France à hauteur de celui mobilisé en Champagne-Ardenne.

L'enquête publique a été réalisée en 2013 et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a été prononcée le 27 janvier 2014.

En 2015, dans la continuité des CPER précédents, le projet a été inscrit dans les CPER 2015-2020 des Régions Champagne-Ardenne et Île-de-France.

Suite à la mission confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a porté son choix sur une première phase de travaux d'électrification en Seine-et-Marne entre Gretz-Armainvilliers et Nogent-sur-Seine et de l'antenne de Longueville-Provins complétée dans l'Aube par des travaux d'aménagement de ponts route à Romilly-sur-Seine et Troyes en anticipation de la seconde phase (Nogent-sur-Seine / Troyes).

Ce choix a été entériné lors du comité de pilotage du 05 octobre 2015.

En mars 2016, le Département de la Seine-et-Marne a fait part de son accord pour contribuer au financement de cette opération.

Les principes et les modalités de réalisation et de financement des deux phases de ce projet ont été définis dans un protocole de financement signé par l'ensemble des Parties le 13 septembre 2016. L'évaluation du coût du projet en deux phases successives a été établie à 242 M€ aux conditions économiques de juin 2010 (phase 1 : 140 M€, phase 2 : 102 M€) et à 320 M€ aux conditions de économiques de réalisation (phase 1 : 179 M€, phase 2 : 141 M€).

En mars 2018, une convention financière d'un montant de 74,616 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 1 de la phase 1 du projet.

En janvier 2019, une convention financière d'un montant de 101,93 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 2 de la phase 1 du projet.

En janvier 2019, un avenant n°1 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant a permis un portage financier temporaire par les collectivités locales de la part de l'Etat qui n'était pas disponible sur l'exercice budgétaire 2018.

En décembre 2020, un avenant n°2 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant a permis de rétablir le plan de financement initial de l'opération et d'annuler la modalité de portage de la participation de l'État par les collectivités locales, objet de l'avenant n°1 susvisé.

La mise en service technique de l'électrification de la phase 1 est prévue en novembre 2022.

La phase 2 de ce projet (Nogent-sur-Seine / Troyes) s'inscrit dans un contexte d'une attente forte de l'État et des collectivités d'un engagement rapide des études de projet et des travaux de cette phase. Aussi, afin de permettre à SNCF Réseau un engagement anticipé de ces études et notamment de la réalisation des acquisitions des données d'entrée, l'État a financé à 100% cette phase anticipée pour un montant de 2 993 583 € HT courants. Cet engagement a été formalisé dans la convention de financement bilatérale Etat-SNCF Réseau signée le 28/07/2021. Ce financement sera déduit de la participation de l'État au titre de la présente convention, afin de respecter les clés de financement définies dans le protocole de financement de 2016.

IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études de projet à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau est maître d'ouvrage de la phase principale des études de projet objet de la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE LA PHASE PRINCIPALE DES ÉTUDES DE PROJET

L'opération d'électrification de la ligne Paris-Troyes consiste à réaliser principalement les travaux suivants :

- l'électrification des 56 km de double-voie entre Nogent-sur-Seine et Troyes : mise en œuvre des IFTE (Installations Fixes de Traction Electrique) et installation d'une sous-station électrique et son raccordement au réseau RTE sur la commune de Saint-Mesmin,
- l'adaptation du gabarit des ouvrages d'art au gabarit d'électrification,
- l'adaptation des installations de signalisation,
- l'adaptation des installations de télécommunication.

Les fonctionnalités de ce projet sont décrites en **Annexe 2**.

Les études de projet de cette opération, objet de la présente convention, concernent :

- tout ou partie des études ou des acquisitions de données d'entrée qui n'auraient pu être réalisées au titre de la convention de financement de la phase anticipée des études de projet conclue entre l'Etat et SNCF Réseau,
- l'élaboration des CDC (cahier des charges) et des DCE (Dossiers de Consultation des Entreprises),
- les études pyrotechniques,
- les diagnostics amiante et plomb,
- l'élaboration des programmes techniques*,
- les études caténaires* (IFTE, étude CEM (Compatibilité Electro Magnétique), étude de dimensionnement, etc.),
- les études d'adaptation du gabarit des ouvrages d'art*,
- les études de signalisation* (adaptation ou remplacement des circuits de voies, équipement de la ligne en KVB (Contrôle Vitesse par Balise au sol), etc.),
- les études de télécommunication* (adaptation des installations de télécommunication, création de liaisons téléphoniques et de postes fixes, etc.),
- les études de voie* (abaissement des plateformes pour l'adaptation du gabarit de certains ouvrages d'art),

- l'étude et la programmation des réservations capacitaires au titre des travaux de réalisation de l'opération,
- la mise à jour de l'ensemble des procédures administratives de l'opération (étude d'impact, dossier Loi sur l'eau, réglementations relatives à la protection des espèces (CNP), les déclarations préalables pour l'obtention des autorisations d'urbanisme pour les sites inscrits ou classés (monuments historiques), diagnostic archéologique, etc.),
- les procédures administratives nécessaires à ces études de projet (autorisations des travaux de forage, de carottage, etc.),
- la poursuite des études et des procédures administratives de libération et d'acquisition d'emprises : sous-station de Saint-Mesmin, postes autotransformateurs de Marnay-sur-Seine et Maizières-la Grande-Paroisse, etc.
- la poursuite des études de raccordement de la sous-station de Saint-Mesmin au RTE (Réseau de Transport d'Electricité).

* Ces études font l'objet de 2 lots selon la répartition géographique suivante :

- Lot 1 : du km 110 au km 140, de Nogent-sur-Seine à Mesgrigny,

- Lot 2 : du km 140 au km 170, de Mesgrigny à Troyes.

Les études du lot 1 sont externalisées à l'exception des études EALE (Equipements d'Alimentation des Lignes Electrifiées) et des études programmes / consignes qui sont réalisées par SNCF Réseau.

L'ensemble des études du lots 2 est internalisé.

ARTICLE 4. DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION

La durée prévisionnelle de réalisation des études de projet est de 31 mois (phase anticipée et phase principale des études comprises), à compter du 01/09/2021.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau et chaque actualisation doit faire l'objet d'une communication lors de la prochaine instance de gouvernance du projet prévue à l'article 5 de la présente convention.

SNCF Réseau ne peut engager les études prévues dans le cadre de la présente convention de financement que si ladite convention est signée par l'ensemble des signataires et notifiée. Par conséquent, afin de permettre à SNCF Réseau d'engager les études dans le respect du calendrier décrit ci-avant, la présente convention de financement doit être signée par l'ensemble des signataires au plus tard pour le 30/04/2022. A défaut, le calendrier prévisionnel sera ajusté dans le cadre du comité de suivi de l'opération.

ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE PRINCIPALE DES ÉTUDES DE PROJET

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, le suivi de la phase principale des études de projet objet de la présente convention est organisé comme suit et conformément à l'article 8 du protocole de financement du 13/09/2016.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention sont prises par un comité de pilotage (COPIL) placé sous la présidence du Préfet coordonnateur (Préfète de la Région Grand Est) ou de son représentant qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité opérationnel (COMOP) sur les aspects techniques et financiers placé sous la présidence de la DREAL Grand Est.

Le COMOP spécifique aux études objet de la présente convention, constitué des représentants de l'ensemble des financeurs et de SNCF Réseau se réunira à échéance semestrielle ou dès qu'une alerte le justifiera. A minima une fois par an, un bilan global d'étape des études sera réalisé sur l'avancement physique des études, les coûts, la tenue des délais et les financements disponibles.

Le comité de pilotage aura pour objet :

- d'informer les financeurs de l'avancement des études, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.
- d'étudier la situation des financements disponibles et proposer aux financeurs les décisions à prendre en cas d'aléa ou de risque notamment financier.

Le comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. Chacun des financeurs est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA PHASE PRINCIPALE DES ÉTUDES DE PROJET

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études de projet est fixée à 13 525 310 € HT (montant global des études) aux conditions économiques de juin 2010. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**. Les études de projet comportent également la phase anticipée de ces études dont l'estimation du coût est fixée à 2 589 605 € HT aux conditions économiques de juin 2010.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (*juin 2021 : indice ING : 120,9 et indice TP01 : 114,8*) et d'un taux d'indexation de 1 % pour 2021, de 2% pour 2022, puis de 3 % par an au-delà, le besoin de financement est évalué à 16 754 052 € HT courants.

6.2 Plan de financement

Afin de permettre à SNCF Réseau un engagement anticipé des études de projet et notamment la réalisation des acquisitions des données d'entrée, dans le respect du calendrier décrit ci-avant, l'État a d'ores et déjà pris en charge un montant de 2 993 583 € HT courants, dans le cadre de la convention de financement de cette phase anticipée conclue entre l'État et SNCF Réseau signée le 28/07/2021.

6.2.1 Plan de financement général des études de projet **hors** prise en compte de la convention bilatérale État / SNCF-Réseau relative au financement de la phase anticipée des études de projet

Les cocontractants s'engagent à participer au financement des études de projet (phase anticipée et phase principale) selon les clés de répartition suivantes :

<i>Phase PRO (phase anticipée et phase principale)</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Total
	En Grand Est		En Île-de-France		
État	18 %	3 015 729 €	25 %	4 188 513 €	7 204 242 €
Région	18 %	3 015 729 €	23,215 %	3 889 453 €	6 905 183 €
Département *	7 %	1 172 784 €	1,785 %	299 060 €	1 471 843 €
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	6,015 %	1 007 756 €			1 007 756 €
Ville de Troyes	0,857 %	143 582 €			143 582 €
Communauté de Communes du Nogentais	0,043 %	7 204 €			7 204 €
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	0,043 %	7 204 €			7 204 €
Ville de Nogent-sur-Seine	0,021 %	3 518 €			3 518 €
Ville de Romilly-sur-Seine	0,021 %	3 518 €			3 518 €
SNCF-Réseau	0 %	0	0 %	0	0
Total	50 %	8 377 026 €	50 %	8 377 026 €	16 754 052 €

* : département de l'Aube en Grand Est et département de Seine-et-Marne en Île-de-France.

La clé de répartition prévalant, les montants du besoin de financement en € courants sont corrélés à ces clés de répartition.

6.2.2 Plan de financement applicable à la présente convention **avec** prise en compte de la convention bilatérale État / SNCF-Réseau relative au financement de la phase anticipée des études de projet

Considérant la somme de 2 993 583 € accordée par l'Etat au titre de la convention études de projet État / SNCF Réseau visée à l'article 6.2, le coût de la présente convention est donc ajusté à 13 760 469 €. La ligne relative à la subvention de l'Etat est donc également ajustée pour tenir compte de la subvention de 2 993 583 € déjà accordée par l'Etat au titre de la convention bilatérale précitée.

Les cocontractants s'engagent à participer au financement de la phase principale des études de projet selon les clés de répartition suivantes :

<i>Phase PRO (phase principale)</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Total
	En Grand Est		En Île-de-France		
État	12,8093 %	1 762 615 €	17,7904 %	2 448 044 €	4 210 659 €
Région	21,9159 %	3 015 729 €	28,2654 %	3 889 453 €	6 905 183 €
Département *	8,5228 %	1 172 784 €	2,1733 %	299 060 €	1 471 843 €
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	7,3236 %	1 007 756 €			1 007 756 €
Ville de Troyes	1,0434 %	143 582 €			143 582 €
Communauté de Communes du Nogentais	0,0524 %	7 204 €			7 204 €
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	0,0524 %	7 204 €			7 204 €
Ville de Nogent-sur-Seine	0,0256 %	3 518 €			3 518 €
Ville de Romilly-sur-Seine	0,0256 %	3 518 €			3 518 €
SNCF-Réseau	0 %	0	0 %	0	0
TOTAL	51,77 %	7 123 912 €	48,23 %	6 636 557 €	13 760 469 €

* : département de l'Aube en Grand Est et département de Seine-et-Marne en Île-de-France.

La clé de répartition prévalant, les montants du besoin de financement en € courants sont corrélés à ces clés de répartition.

Si la participation définitive de l'État au titre de la convention de financement de la phase anticipée des études de projet devait être inférieure à 2 993 583 € courants HT, la participation de l'État au titre de la présente convention serait ré-ajustée afin d'atteindre sur l'ensemble des études de projet la clé de financement prévue au protocole de financement du 13 septembre 2016. Par conséquent, la contribution des autres financeurs devrait également être ajustée. Ces modifications interviendraient le cas échéant par voie d'avenant à la présente convention de financement après validation par le COPIL.

6.3 Gestion des écarts

L'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement peut engendrer des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les Parties conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération, et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dû à la pandémie COVID-19
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

Il appartient à SNCF Réseau de fournir les justificatifs utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19.

L'application de la présente clause ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF Réseau.

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau en informe les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou de l'arrêt de l'opération, et de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec les partenaires, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 11 des Conditions Générales Financeurs Publics jointes en annexe 1.

Par ailleurs et indépendamment des dispositions ci-dessus en complément des dispositions de l'article 7.1 des Conditions Générales Financeurs Publics jointes en annexe 1, il est précisé qu'en cas de risque de dépassement du besoin de financement indiqué à l'article 6.1 précédent, le maître d'ouvrage informe préalablement les co-financeurs et les sollicite :

- pour la mobilisation d'un financement complémentaire et/ou
- pour la modification de la consistance du programme des études.

Un avenant à la présente convention sera proposé aux co-financeurs sur cette base.

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 des **Conditions Générales Financeurs Publics** (§ appels de fonds et solde). Ces modalités s'appliquent à tous les financeurs, à l'exception de la Région Île-de-France.

Les modalités de versement de la Région Île-de-France sont les suivantes : les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage. Le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une opération inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

- Le versement du ou des acomptes est effectué sur présentation d'un état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention et d'un état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application de la clé de financement définie dans le plan de financement de la présente convention. Chacun des

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

- Le versement du solde est effectué après achèvement des études couvertes par la présente convention et sur présentation par le maître d'ouvrage du relevé final des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.

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

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage. La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 de son règlement budgétaire et financier.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**. Cet échéancier s'applique à tous les financeurs, à l'exception de la Région Île-de-France.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du COMOP.

7.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service / Portail Chorus PRO	N° téléphone / adresse électronique
État en Grand Est	DREAL Grand Est Service Transports / Pôle Mobilité 14 rue du bataillon de marche n°24 BP 10001 67050 Strasbourg Cedex	DREAL Grand Est Service Transports Pôle Mobilité	03 88 13 70 80 finances-programmation.st.dreal- grand-est@developpement- durable.gouv.fr
		Code service exécutant : EALCPCM057	
		N° SIRET DREAL : 110 002 011 00044	
		N° engagement juridique (EJ) :	
État en Île-de-France	DRIEAT Île-de-France Service de la politique des transports / Unité budget et synthèse financière 21-23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15	DRIEAT Île-de- France Service politique des transports – cellule budget et synthèse financière	01 40 61 86 60 spot.spot.drieat-if@developpement- durable.gouv.fr
		Code service exécutant : EALCPCM075	
		N° SIRET DRIEAT : 110 002 011 00044	
		N° engagement juridique (EJ) :	
Région Grand Est	Région Grand Est 1, place Adrien ZELLER B.P. 91006 /F 67070 Strasbourg Cedex	Direction Générale Adjointe en charge de la Mobilité – Direction administrative et financière	03 88 15 77 01 jeremy.paloty@grandest.fr
		Code service exécutant : 20016	
Région Île-de-France	Région Île-de-France 2, rue Simone Veil 93400 Saint Ouen sur Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité	<a href="mailto:CelluleNumerisationDirection
delacomptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirection delacomptabilite@iledefrance.fr
		Code service exécutant : 200	
Département de l'Aube	Conseil Départemental de l'Aube 2, rue Pierre Labonde BP 394, 10026 Troyes Cedex	Direction des routes et de l'action territoriale	03 25 42 21 51 stephane.barraux@aube.fr
		Code service exécutant : R28545.97	

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service / Portail Chorus PRO	N° téléphone / adresse électronique
Département de la Seine-et- Marne	Conseil Départemental de Seine et Marne Hôtel du Département 12, rue des Saints-Pères CS 50377 77010 Melun Cedex 10	Direction des Transports	01 64 14 72 69 01 64 14 56 40 johanne.boillot@departement77.fr
		Code service exécutant : /	
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole Direction des Finances 1, place Robert Galley BP 9 10001 Troyes Cedex	Direction des Finances	03 25 45 27 27 compta.execution@troyes-cm.fr
		Code service exécutant : /	
Ville de Troyes	Hôtel de ville Troyes Place Alexandre Israël BP767 10026 Troyes Cedex	Direction des Finances	03 25 42 34 57 s.jamard@ville-troyes.fr
		Code service exécutant : 310	
Communauté de communes du Nogentais	Communauté de communes du Nogentais 9, rue de l'Étape au Vin BP 2 10401 Nogent-sur-Seine Cedex	Direction Finances	03 25 21 69 76 christine.rosse@ccdunogentais.fr contact@ccdunogentais.fr fanny.couto@ccdunogentais.fr
		Code service exécutant : /	
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur- Seine	Communauté de communes des Portes de Romilly-sur- Seine 9bis, place des Martyrs 10100 Romilly-sur-Seine	Secrétariat Général	03 25 39 46 56 angelique.brissy@ccprs.fr
		Code service exécutant : /	
Ville de Nogent- sur-Seine	Hôtel de ville Nogent-sur- Seine 27, Grande Rue Saint- Laurent 10400 Nogent-sur-Seine	Direction Finances	03 25 39 42 20 franck.duval@nogentsurseine.fr secretariat.general@nogentsurseine.fr
		Code service exécutant : /	
Ville de Romilly- sur-Seine	Mairie de Romilly-sur- Seine 1, rue de la Boule d'Or 10100 Romilly-sur-Seine	Secrétariat Général	03 25 21 87 18 s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr
		Code service exécutant : /	
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Crédit Management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Comptable assignataire et imputation budgétaire pour l'État

Pour la DREAL Grand Est, le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques de la Moselle.

Pour la DRIEAT Île-de-France le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques du Val-de-Marne.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
État en Grand Est	110 002 011 00044	FR 94 130 010 259
État en Île-de-France	110 002 011 00044	FR 94 130 010 259
Région Grand Est	200 052 264 00013	FR 53 200 052 264
Région Île-de-France	237 500 079 00015	FR 382 375 000 79
Département de l'Aube	221 000 052 00011	FR AR 221 0000 52
Département de la Seine-et-Marne	227 700 010 00019	FR 462 277 000 10
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	200 069 250 00013	/
Ville de Troyes	211 003 744 00011	FR7X 211 003 744
Communauté de communes du Nogentais	200 006 716 00019	/
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	200 000 545 00067	FR 962 000 005 45
Ville de Nogent-sur-Seine	211 002 605 00015	FR 862 110 026 05
Ville de Romilly-sur-Seine	211 003 124 00016	FR 912 110 031 24
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

7.4 Délais de caducité

En dérogation des dispositions de l'article 10 des **Conditions Générales Financeurs Publics** :

- Les engagements financiers des financeurs (hors Région Île-de-France et Département de Seine-et-Marne) deviendront caducs dans un délai de 6 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, la subvention devient caduque et est annulée si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande de paiement d'un premier acompte.
Ce délai peut être prorogé d'un 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.
Si 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.
- Conformément au règlement budgétaire du Département de Seine-et-Marne, la demande de versement relative au premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de trois (3) ans à compter de la date de délibération attributive de la subvention. Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, l'engagement financier n'ayant pas fait l'objet d'une demande particulière de versement par le maître d'ouvrage dans le délai imparti est réputé caduc.

ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple à :

Pour l'État en Île-de-France :

Adresse : DRIEAT Île-de-France

Service de la politique des transports / Unité budget et synthèse financière

21-23 rue Miollis

75732 Paris Cedex 15

E-mail : spot.spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr

Pour l'État en Grand Est :

Adresse : DREAL Grand Est

Service Transports / Pôle Mobilité

14 rue du bataillon de marche n°24

BP 10001

67050 Strasbourg Cedex

E-mail : mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv

Pour la Région Île-de-France :

Adresse : Région Île-de-France
Alexia GUENA ANDERSSON
2, rue Simone VEIL
93400 Saint-Ouen-sur-Seine

E-mail : CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr

Pour la Région Grand Est :

Adresse : Région Grand Est
1, place Adrien ZELLER
B.P. 91006 / F
67070 Strasbourg Cedex

E-mail : laurent.heim@grandest.fr

Pour le Département de l'Aube :

Adresse : Conseil Départemental de l'Aube
2, rue Pierre Labonde
BP 394, 10026 Troyes Cedex

E-mail : drat@aube.fr

Pour le Département de la Seine-et-Marne :

Adresse : Conseil Départemental de Seine-et-Marne
Hôtel du Département
12, rue des Saints-Pères
CS 50377
77010 Melun Cedex 10

E-mail : johanne.boillot@departement77.fr

Pour l'Agglomération Troyes Champagne Métropole :

Adresse : Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole
1, place Robert Galley
BP 9
10001 Troyes Cedex

E-mail : alex.michaut@troyes-cm.fr

Pour la Ville de Troyes :

Adresse : Monsieur le Maire de Troyes / Direction des Finances
Place Alexandre Israël BP 767, 10026 Troyes Cedex

E-mail : monsieurlemaire@ville-troyes.fr + copie à s.jamard@ville-troyes.fr

Pour la Communauté de Communes du Nogentais :

Adresse : Communauté de communes du Nogentais
9, rue de l'Etape au Vin BP 2
10401 Nogent-sur-Seine Cedex

E-mail : contact@ccdunogentais.fr
fanny.couto@ccdunogentais.fr

Pour la Communauté de Communes des Portes de Nogent-sur-Seine :

Adresse : Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine
9bis, place des Martyrs
10100 Romilly-sur-Seine
E-mail : cc.portesderomilly@ccprs.fr
angelique.brissy@ccprs.fr

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine :

Adresse : Mairie de Nogent-sur-Seine
27 grand rue Saint-Laurent
10400 Nogent-sur-Seine
E-mail : franck.duval@nogentsurseine.fr
secretariat.general@nogentsurseine.fr

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine :

Adresse : Mairie de Romilly-sur-Seine
1, rue de la Boule d'Or
10100 Romilly-sur-Seine
E-mail : infos@ville-romilly-sur-seine.fr
s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr

Pour SNCF Réseau :

Adresse : Laurence BERRUT
Directrice territoriale Grand Est
15 rue de Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex
E-mail : laurence.berrut@reseau.sncf.fr

La présente convention de financement est établie en treize exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait,
A _____, le

Pour SNCF Réseau
La Directrice Générale Finances et Achats

Anne BOSCHE-LENOIR

Fait,
A , le

Pour l'État en Région Grand Est
La Préfète de la Région Grand Est

Josiane CHEVALIER

Fait,
A , le

Pour l'État en Région Île-de-France
Le Préfet de la Région Île-de-France

Marc GUILLAUME

Fait,
A , le

Pour la Région Île-de-France
La Présidente du Conseil Régional

Valérie PECRESSE

Fait,
A , le

Pour la Région Grand Est
Le Président du Conseil Régional

Jean ROTTNER

Fait,
A , le

Pour le Département de la Seine-et-Marne
Le Président du Conseil Départemental

Jean-François PARIGI

Fait,
A , le

Pour le Département de l'Aube
Le Président du Conseil Départemental

Philippe PICHERY

Fait,
A , le

Pour la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole
Le Président de la Communauté d'Agglomération

François BAROIN

Fait,
A , le

Pour la Ville de Troyes
Le Maire

François BAROIN

Fait,
A , le

Pour la Communauté de Communes du Nogentais
La Présidente de la Communauté de Communes

Raphaële LANTHIEZ

Fait,
A , le

Pour la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine
Le Président de la Communauté de Communes

Eric VUILLEMIN

Fait,
A , le

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine
La Maire

Estelle BOMBERGER-RIVOT

Fait,
A , le

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine
Le Maire

Eric VUILLEMIN



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
ARTICLE 1. OBJET	6
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	6
ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION	6
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	6
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	7
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION	8
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS	10
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	10
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	11
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	12
8.1 REGIME DE TVA	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	14
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	14
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	14
ARTICLE 11. RESILIATION	15
ARTICLE 12. MODIFICATION	15
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION	15
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	15
ARTICLE 15. COMMUNICATION	16
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE	16
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	17

PREAMBULE

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que:

« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

- 1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
- 2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
- 3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
- 4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
- 5. La gestion des installations de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.*

SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.

Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.

En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article

L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des événements de communication précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

En fonction de l'atteinte des objectifs de délais fixés à l'opération, des pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux **Conditions particulières**.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à **l'Annexe 2**, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) \times \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
 - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un événement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RESEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RESEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
 - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

Délai de paiement

Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

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

8.3 Modalités de contrôle par les financeurs

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

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération 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 cofinancée.

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

ARTICLE 11. RESILIATION

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la Partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les Parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention

relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 2

**Caractéristiques de l'opération :
coût, fonctionnalités, délais.**

1- Coût prévisionnel

En € hors taxes aux conditions économiques de juin 2010	
Travaux et fournitures (MBP)	3 171 499 €
MOE	7 297 673 €
AMOA	1 110 567 €
MOA	797 889 €
Coût brut	12 377 628 €
Provision pour risques	1 147 682 €
Coût net	13 525 310 €

Hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de la phase principale des études	31/03/2024
Indice représentatif	06/2010 TP01*: 99,7 ING : 100,2
Dernier indice connu	06/2021 TP01 : 114,8 ING : 120,9
Taux d'actualisation jusqu'au dernier indice connu	TP01 : 15,1% ING : 20,6%
Taux d'actualisation après le dernier indice connu	1% pour 2021, de 2% pour 2022, puis de 3 % par an au-delà
Taux d'actualisation global	23,9%

* L'indice TP01 s'applique uniquement à la rubrique « Travaux et fournitures (MBP) ».

2- Fonctionnalités

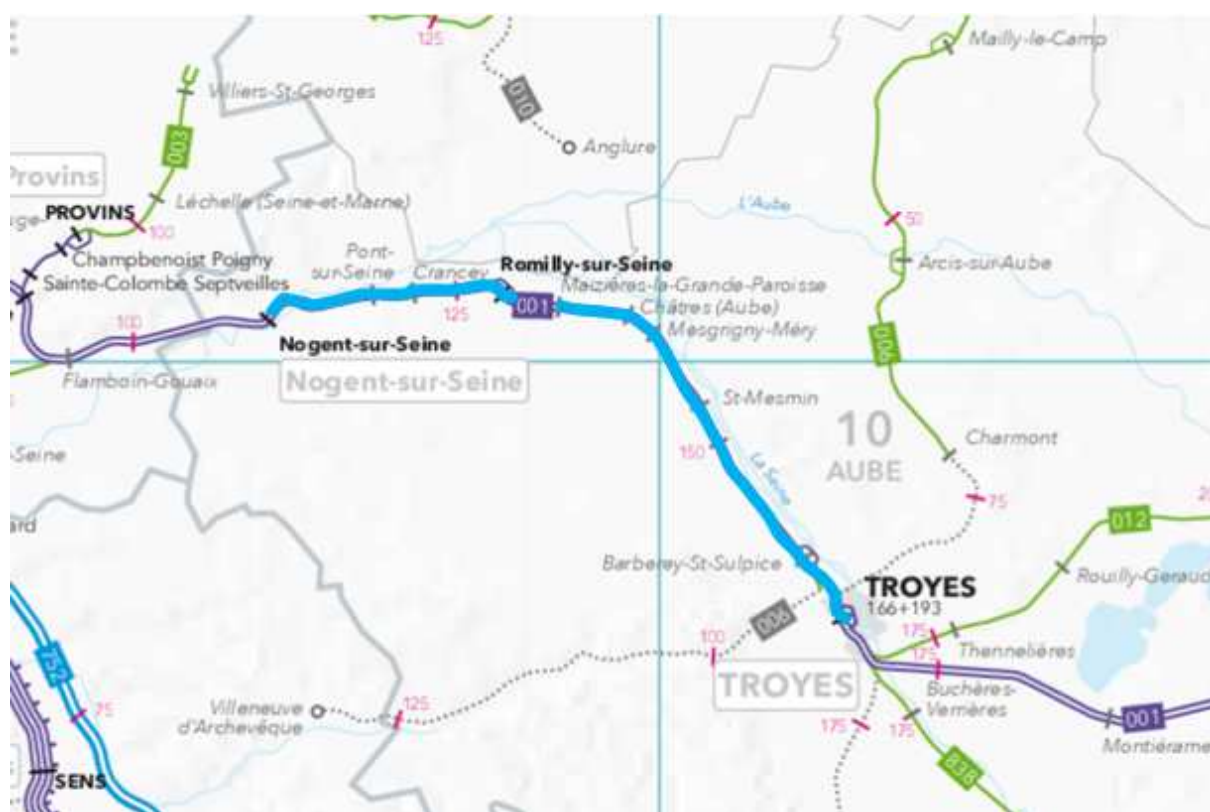
FICHE OPERATION

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

L'opération consiste à réaliser principalement les travaux suivants :

- L'électrification des 56 km de double-voie entre Nogent-sur-Seine et Troyes : mise en œuvre des IFTE (Installations Fixes de Traction Electrique) et installation d'une Sous-Station électrique et son raccordement au réseau RTE (Réseau de Transport d'Electricité) sur la commune de Saint-Mesmin,
- L'adaptation du gabarit des ouvrages d'art au gabarit d'électrification,
- L'adaptation des installations de signalisation,
- L'adaptation des installations de télécommunication.

NB : il n'est pas envisagé d'évolution des caractéristiques de vitesse, de temps de parcours et de desserte de la ligne à l'horizon de la mise en exploitation de l'électrification.



Caractéristiques d'exploitation :

La ligne de Paris-Est à Mulhouse-ville est une ligne à double de voie, ligne 001000 désignée aussi ligne 4.
La section de ligne de Nogent-sur-Seine (km 110,349) à Troyes (km 166,193) est à double-voie de classe UIC5.
Cette section est équipée en majorité de LRS (Longs Rails soudés) reposant sur des traverses béton. Elle comporte 14 passages à niveaux et 33 passages supérieurs.

L'espacement des trains est assuré par du :

- Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) de Nogent-sur-Seine à Romilly-sur-Seine,
- Block Automatique Lumineux (BAL) de Romilly-sur-Seine à Maizières-La-Grande-Paroisse,
- Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) de Maizières-la-Grande-Paroisse à Barberey-Saint-Sulpice,
- Block Automatique Lumineux (BAL) de Barberey-Saint-Sulpice à Troyes.

Les installations de sécurité de la section de ligne Nogent-sur-Seine sont commandées par les postes de signalisation suivants :

- Nogent-sur-Seine, un poste mécanique, type VCm (Verrou Commutateur) donnant accès aux embranchements particuliers, situé au km 110,349,
- Romilly-sur-Seine, un Poste tout Relais à transit Souple (PRS), de 35 itinéraires et 1 autorisation, situé au km 128,739,
- Châtres, deux postes mécaniques, type VCm, donnant accès au faisceau, situé au km 134,880,
- Barberey, un PRS, de 7 itinéraires, télécommandé par le PRS de Troyes, situé au km 160,775,
- Troyes, un PRS, de 73 itinéraires et 6 autorisations, situé au km 166,193.

Trois gares sont desservies : Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine et Troyes.

Caractéristiques du projet :

Le programme de base prévoit :

- L'électrification de Nogent-sur-Seine à Troyes en 2X25 kV, caténaire type «85 » 25kv,
- L'installation d'une Sous-Station électrique (km 147,670) et son raccordement au réseau RTE sur la commune de Saint-Mesmin,
- L'installation de trois postes autotransformateurs : P9 (km 162,070) sur la commune de La Chapelle-Saint-Luc, P8 (km 131,850) sur la commune de Maizières-la-Grande-Paroisse et P7 (km 115,750) sur la commune de Marnay-sur-Seine,
- La télécommande des installations de traction électrique (Sous-Station, postes autotransformateurs, appareil d'interruption, ...) depuis le CSS (Central Sous Station) de Paris-Est,
- La mise en œuvre du RCT (Retour Courant Traction),
- Le raccordement des masses métalliques des ouvrages d'art, des grillages de protection, du mobilier des gares, ... au CdTE (Câble de Terre Enterré),
- L'électrification des voies nécessaires :
 - au trafic voyageur :
 - Les voies principales,
 - Les voies à quai,
 - Les voies utilisées pour la manœuvre et/ou le garage du matériel voyageur : en gare de Troyes les voies de service et la voie E utilisée comme tiroir de manœuvre pour le garage/dégarage du matériel voyageur sur les voies de service,
 - au garage ou au changement de mode de traction des trains fret longue distance (option non reprise au programme de base de l'AVP) :
 - Les voies 4, 5 et 6 et C du faisceau de Barberey,
 - Les voies 16, 17 et 18 et C du triage de la Chapelle-Saint-Luc ainsi que les têtes côté Paris des voies 19, 20 et 21,
- La création d'un bâtiment pour le personnel de maintenance des installations d'alimentation et d'un parc matériel,
- La création de plateforme et d'accès aux nouvelles installations pour le mainteneur,
- Le traitement des perturbations électromagnétiques générées par la tension induite sur les installations voisines (compatibilité électromagnétique),

- L'adaptation des installations de signalisation à l'électrification de la ligne :
 - Adaptation ou remplacement des circuits de voie par des circuits de voie adaptés aux lignes électrifiées,
 - Remplacement, des câbles de signalisation, non compatibles avec l'électrification, de type ZPFU par des câbles de type ZPAU,
 - Mise en œuvre de la protection du personnel contre les risques électriques,
 - Mise en œuvre de la protection des installations de signalisation : mise en place d'un CdTE ainsi qu'un CdPA (Conducteur de Protection Aérien),
 - Adaptation des signaux pour les travaux en hauteur et les risques électriques,
 - Installation du système de contrôle de vitesse KVB conformément à la réglementation de sécurité du Réseau Ferré National qui rend obligatoire cet équipement sur les lignes électrifiées. Sont concernés les signaux d'arrêt et leurs signaux d'annonce et les points singuliers (points d'application et de transition de vitesse, ...),
 - Equipement de la section de ligne de télésurveillance de type SIAM (Systèmes Informatiques d'Aide à la Maintenance) des installations de signalisation et de télécommunication,
 - Mise en place de nouveaux centres pour remplacer ceux qui ne possèdent pas la capacité nécessaire pour la mise en place du redécoupage technique des zones, de l'équipement de codeurs KVB et des équipements de la télésurveillance. Une adaptation de l'alimentation ou des batteries est à prévoir également pour tenir compte de ces nouveaux équipements,
- L'adaptation des installations de télécommunication :
 - Mise en place de circuits spécifiques de télécommunication prévues pour les lignes électrifiées : circuit d'alarme et circuits de régulation, de commande et de maintenance. Les nouveaux circuits de téléphonie transiteront via la fibre optique et doivent être adaptés aux perturbations engendrées par le 25kv.
 - Remplacement des téléphones de PN, des téléphones des postes et des téléphones de pleine voie et installation des téléphones d'alarme.
- Le dégagement du gabarit GB1 (gabarit de référence du Fret),
- La limitation du gabarit routier du Passage à Niveau n°68 de Romilly (km 128,457) à 4.55 m,
- La dépose de l'ITE Crancey km 121,431,
- L'adaptation des Ouvrages d'Art (OA) impactés par le gabarit d'électrification. Cette adaptation est réalisée :
 - Par relevage du tablier existant (6 OA),
 - Par remplacement et relevage du tablier (8 OA),
 - Par démolition et non reconstruction du pont-route (2 OA),
 - Par démolition des culées : OA déjà démontés (absence de tablier, 2 OA),
 - Par abaissement de la plateforme (5 OA).

L'ensemble des OA seront à équiper d'auvents caténaires.

NB : ces solutions techniques de l'adaptation des OA au gabarit électrique sont issues des études d'avant-projet de 2011 et sont susceptibles d'évoluer à l'issue des études de cette phase PRO.

Le tableau ci-après reprend pour chaque OA la solution retenue et prend en compte les demandes suivantes issues des concertations réalisées en 2011 :

- OA n°39 (passerelle communale, démolie non reconstruite) sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly : création d'un trottoir jusqu'à l'OA n°40 pour permettre une circulation sécurisée des enfants jusqu'à l'arrêt de bus,
- OA n°40 (pont communal, remplacement tablier) sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly : création d'un trottoir PMR en encorbellement,
- OA n°50 (pont communal, démoli non reconstruit) sur la commune de Savières, avec mise en place d'un écran végétalisé et création d'un chemin d'accès vers le cimetière,
- OA n°52 (pont communal) sur la commune de Payns, il était prévu initialement une démolition sans reconstruction. Suite à la concertation le programme de base prévoit la construction d'une passerelle compatible PMR.

Ces concertations avec les élus locaux sont à renouveler lors de la phase des études projet afin de s'assurer de la validité de ces demandes.

Les OA n°42, 58 et 59 ont été traités par anticipation lors de la phase 1 du projet d'électrification.

OA	Commune	km	Voie portée	Solution retenue
34	Marmay-sur Seine	114,872	chemin de Marnay	Laissé en l'état (pose d'auvents caténaire)
35	Marmay-sur Seine	116,016	Ch de St Aubin à Marnay/Seine	Relevage tablier existant
36	Pont-sur-Seine	118,070	Chemin des soupirs	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
37	Pont-sur-Seine	118,621	Chemin privé	Démolition des culées
38	Crancey	121,829	Chemin des vignes	Démolition des culées
39	Saint Hilaire-sous-Romilly	122,999	Passerelle piéton dite de Faverolles	Ouvrage démoli et non reconstruit
40	Saint Hilaire-sous-Romilly	123,216	Chemin sous la rue des Tilleuls	Remplacement du tablier par un PE iso plus large avec trottoir PMR 1,2 m + relevage
41	Romilly-sur-Seine	125,401	CD n° 19	Relevage tablier existant
42	Romilly-sur-Seine	128,167	Avenue de la liberté	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage Anticipation phase 1
43	Romilly-sur-Seine	129,838	Passerelle sur la rue de l'Aviation	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
44	Romilly-sur-Seine	130,186	CD n°16	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
45	Mazières-La Gde-Paroisse	134,516	Chemin Vicinal dit de l'Orme	Remplacement du tablier par un PE + relevage
46	Mesrigny	140,860	CD n°373	Remplacement du tablier par un PE + relevage
47	Vallant-Saint-Georges	142,541	Chemin rural dit « Voie de Bury »	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
48	Saint Mesmin	146,452	CD n°31	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
49	Savières	148,897	Voie de la fin de Blives	Relevage tablier existant
50	Savières	150,459	Chemin Vicinal de la voie champêtre	Ouvrage démoli et non reconstruit
51	Payns	153,426	CD n°165	Relevage tablier existant
52	Payns	154,848	Chemin Vicinal dit « voie des Fontaines »	Ouvrage démoli et remplacé par une passerelle compatible PMR
53	Saint Lye	156,122	Chemin rural dit « voie de Riancey »	Relevage tablier existant
54	Saint Lye	156,886	Chemin rural dit « voie de Chaire »	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
55	Saint Lye	158,522	Chemin rural dit « voie du Gros Tertre »	Relevage tablier existant
56	Saint Lye	159,422	Chemin rural dit « voie de la Thomelle »	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
57	Troyes	161,845	RN 19 2 x 2 voies	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
58	La Chapelle Saint-Luc	161,881	Chemin rural dit « voie des Nozeaux »	OA démoli et reconstruit avec tablier PE iso Anticipation phase 1
59	La Chapelle Saint-Luc	161,881	Chemin rural n°11	OA démoli et reconstruit avec tablier PE à 2 travées Anticipation phase 1
60	Troyes	164,160	CD 20 - Rue de Sarraill	Abaissement local des voies
61	Troyes	165,020	Rue Saint Martin	Abaissement local des voies
62	Troyes	165,169	RN 19 à 2 x 2 voies	Abaissement local des voies
63	Troyes	165,263	Rue du Lieutenant Pierre Murard	Abaissement local des voies
64	Troyes	165,743	Rue des fossés Patris	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
65	Troyes	166,315	RN 60	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
66	Troyes	166,495	Passerelle piéton dit « Bégand »	Abaissement local des voies

Conditions de réalisation des travaux :

Les hypothèses suivantes sont envisagées :

- les travaux caténaires seront réalisés sous couvert d'une ITC (Interruption Temporaire de Circulation) et auront lieu de nuit,
- ce principe est adopté également pour les travaux sur les OA avec en complément des ITC à prévoir sur plusieurs week-end,
- enfin, pour les travaux d'abaissement des voies en gare de Troyes, une interruption de la ligne de 6/8 semaines est à prévoir.

Ces hypothèses seront confirmées ou adaptées à l'issue des études projet.

Détails des études de projet :

Les études de projet de cette opération, objet de la présente convention, concernent :

- tout ou partie des études ou des acquisitions de données d'entrée qui n'auraient pu être réalisées au titre de la convention de financement de la phase anticipée des études de projet conclue entre l'Etat et SNCF Réseau,
- l'élaboration des CDC (cahier des charges) et des DCE (Dossiers de Consultation des Entreprises),
- les études pyrotechniques,
- les diagnostics amiante et plomb,
- l'élaboration des programmes techniques*,
- les études caténaires* (IFTE, étude CEM (Compatibilité Electro Magnétique), étude de dimensionnement, etc.),
- les études d'adaptation du gabarit des ouvrages d'art*,
- les études de signalisation* (adaptation ou remplacement des circuits de voies, équipement de la ligne en KVB (Contrôle Vitesse par Balise au sol), etc.),
- les études de télécommunication* (adaptation des installations de télécommunication, création de liaisons téléphoniques et de postes fixes, etc.),
- les études de voie* (abaissement des plateformes pour l'adaptation du gabarit de certains ouvrages d'art),
- l'étude et la programmation des réservations capacitaires au titre des travaux de réalisation de l'opération,
- la mise à jour de l'ensemble des procédures administratives de l'opération (étude d'impact, dossier Loi sur l'eau, réglementation relatives à la protection des espèces (CNP), les déclarations préalables pour l'obtention des autorisations d'urbanisme pour les sites inscrits ou classés (monuments historiques), diagnostic archéologique, etc.),
- les procédures administratives nécessaires à ces études de projet (autorisations des travaux de forage, de carottage, etc.),
- la poursuite des études et des procédures administratives de libération et d'acquisition d'emprises : sous-station de Saint-Mesmin, postes autotransformateurs de Marnay-sur-Seine et Maizières-la Grande-Paroisse, etc.
- la poursuite des études de raccordement de la sous-station de Saint-Mesmin au RTE (Réseau de Transport d'Electricité).

* Ces études font l'objet de 2 lots selon la répartition géographique suivante :

- Lot 1 : du km 110 au km 140, de Nogent-sur-Seine à Mesgrigny,
- Lot 2 : du km 140 au km 170, de Mesgrigny à Troyes.

Les études du lot 1 sont externalisées à l'exception des études EALE (Equipements d'Alimentation des Lignes Electrifiées) et des études programmes / consignes qui sont réalisées par SNCF Réseau.

L'ensemble des études du lots 2 est internalisé.

3- Délais

Planning prévisionnel des études projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.

		2021												2022												2023												2024																																					
		J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D																															
		▲ Notification convention de financement phase anticipée des études de projet																								▲ Rendu des études																																																	
Procédures administratives	19M	Procédures administratives																																																																									
Dossier Loi sur l'Eau (DLE), CNPN, diagnostic archéologique,																																																																											
Rédaction CDC (Cahier Des Charges)	1M																																																																										
Bon commande / Appel d'Offres (AO)	4M																																																																										
Etudes, diagnostic des procédures	14M																																																																										
Etudes raccordement RTE sous-station Saint-Mesmin	18M					Etudes raccordement RTE sous-station Saint-Mesmin																																																																					
Dossier demande de PTF (Proposition Technique et Financière) à RTE	2M																																																																										
Elaboration PTF (RTE)	3M																																																																										
Etude et validation PTF	1M																																																																										
Etudes RTE	12M																																																																										
Acquisitions de Données (AD)	12M			Acquisitions de Données																																																																							
Rédaction CDC des AD	3M			CDC																																																																							
Bon commande / AO	5M			AO																																																																							
Relevés topographiques	2M											Topo.																																																															
Sondages géotechniques	2M											Sond.																																																															
Diagnostic réseaux	2M											Dia.																																																															
Rapports	4M											Rapports																																																															
Etudes PRO externes Lot 01	20M											Etudes PRO externes Lot 1																																																															
Préparation externalisation	8M																									Préparation externalisation																																																	
Etudes externalisées	12M																					Etudes externalisées																																																					
CDC externalisation	5M											CDC																																																															
Instances marchés SNCF RESEAU	3M											Inst. marchés																																																															
Bon commande / AO	3M											AO																																																															
Etudes (rub. 1 à 9:)	12M																					Etudes externes																																																					
Synthèse et assemblage études Lots 1 et 2	4M																															Synt. et assem.																																											
Etudes PRO Internes Lot 02	18M											Etudes PRO internes Lot 2																																																															
Participation MOEE aux CDC AD	2M			CDC AD																																																																							
EAL / SAS	6M											EAL/SAS Lots 1 et 2																																																															
Programmes Consignes Lot 01	6M											Prog. Cons. Lot 01																																																															
Programmes Consignes Lot 02	6M											Prog. Cons. Lot 02																																																															
Etudes (rub. 1 à 9)	12M																					Etudes internes																																																					

Convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes

Convention

relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

Annexe 3

**Calendrier révisable des appels de fonds et
modèle d'état récapitulatif des dépenses**

Calendrier prévisionnel des appels de fonds* :

Période	Pourcentage
A la notification de la convention (T1 2022)	20%
Juin 2022	15%
Novembre 2022	10%
Mars 2023	25%
Juin 2023	20%
Mars 2024	5%
>2024	Solde

*A l'exception de la Région Île-de-France (Cf. modalités d'appels de fonds précisées à l'article 7.1 des conditions particulières).

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses		Exemple de principe
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)	
Période du :		
Phase :		

Nom fournisseur	Nature précise de la dépense	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DÉPENSES EXTERNES						HT euros
Production SNCF RESEAU						
SOUS TOTAL DÉPENSES INTERNES						HT euros
TOTAL DÉPENSES						HT euros

Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.

**Annexe 12 : RER D - Adaptation des infrastructures
SNCF pour le déploiement du RER NG – Convention
n° 4 APO-REA**

2022

Schéma Directeur du RER D

Convention de financement n°4

Adaptation des infrastructures
pour le déploiement du RER NG

Travaux (REA)

Convention n° 22FER006



Schéma Directeur du RER D

« Convention n° 4 relative aux travaux (REA) nécessaires à l'adaptation des voies principales et de service du RER D pour le déploiement du RER NG »

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	6
Article 1. Objet de la convention	7
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation des TRAVAUX	8
2.1. Périmètre de la convention	8
2.2. Délais de réalisation.....	8
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	8
3.1. L'Autorité organisatrice	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....	9
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	9
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	9
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage	9
3.3. Les financeurs.....	10
3.3.1. Identification	10
3.3.2. Engagements	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement	10
4.1. Régime de TVA.....	10
4.2. Estimation du coût du projet.....	10
4.3. Coûts du projet.....	10
4.4. Plan de financement	11
4.5. Modalités de paiement.....	11
4.5.1. Versement d'acomptes	11
4.5.2. Versement du solde	13
4.5.3. Paiement.....	13
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation	13
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	14
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	14
Article 5. Modalités de contrôle	14
5.1. Par les financeurs	14
5.2. Par Ile-de-France Mobilités.....	14
ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT	15
ARTICLE 7. Gestion des écarts	15
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	15
7.2. Dispositions en cas de modification des délais.....	16
ARTICLE 8. Organisation et suivi de la présente convention	16
8.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	16
8.2 Comité des financeurs	17
8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs	18
8.4 Suivi de la communication institutionnelle	18
ARTICLE 9. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET	18
article 10. Bilan physique et financier de l'opération.....	19
article 11. Dispositions générales	20
11.1. Modification de la convention	20
11.2. Règlement des litiges	20
11.3. Résiliation de la convention.....	20
11.4. Date d'effet et durée de la convention.....	21
11.5. Mesures d'ordre.....	21
Annexes.....	24

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**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° CP2022-_____ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du _____,

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

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

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

Et en dernier lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé au 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°_____ en date du _____,

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,

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

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

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

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

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

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

Vu les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant, adoptées au conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13/07/2016 ;

Vu la délibération n° 2017/232 du Conseil du STIF du 30 mai 2017 approuvant l'acquisition de 83 rames Regio2N pour la ligne N et les lignes D et R du réseau Transilien ;

Vu les délibérations de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-130 du 03 juillet 2019, n° CP 2020-155 du 27 mai 2020 et n° CP 2021-002 du 20 janvier 2021 approuvant les trois conventions relatives aux études d'Avant-Projet/Projet et aux travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG ;

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée,

Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2022-_____ du _____ approuvant la présente convention ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant la présente convention ;

Il est convenu ce qui suit :

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à l'adaptation des voies principales pour l'arrivée du RER NG sur la ligne du RER D et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Lors de la séance de son conseil d'administration le 13 juillet 2016, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a préconisé l'acquisition du RER NG sur la ligne D. Les premières rames ont été commandées lors du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France en date du 11 janvier 2017.

Le déploiement de nouveaux matériels roulants nécessite des adaptations des voies principales ainsi que des voies de garages et de maintenance.

Pour ce faire, une première convention de financement portant sur les études préliminaires et les acquisitions de données des infrastructures de la Ligne D, a été conclue et notifiée le 31 juillet 2017.

Une deuxième convention de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE des installations fixes sur les Lignes L/A/J, E/P, N, D/R, convention dite « multi-sites 1 », a été conclue et notifiée le 8 octobre 2018. Cette convention multi-sites a été complétée par une troisième convention de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE de la Ligne D conclue et notifiée le 12 juin 2019 ainsi qu'une quatrième convention de financement dite « multi-sites 2 », conclue et notifiée le 20 juin 2019.

Trois nouvelles conventions de financement portant sur les études AVP/PRO/DCE et les premiers travaux (REA) d'infrastructure de la Ligne D ont ensuite été votées le 3 juillet 2019 (délibération n° CP 2019-130), le 27 mai 2020 (délibération n° CP 2020-155) et le 20 janvier 2021 (délibération n° CP 2021-002).

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF Réseau à l'ensemble de ces déploiements de nouveaux matériels roulants et dans le prolongement des conventions de financement précitées.

Elle couvre les besoins de financement liés aux engagements de phases nécessaires en 2022, pour ne pas mettre en péril le calendrier de déploiement envisagé.

Elle devra être suivie par une ou plusieurs autres conventions de financement afin de mener l'opération à son terme.

Coût d'objectif de l'opération

Le coût d'objectif de l'opération sera défini lors de la validation des études d'avant-projet par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités envisage de présenter l'AVP correspondant à son Conseil d'Administration au dernier trimestre 2020.

Le coût des travaux prévisionnel, objet de la présente convention, est estimé à 35,3 M€ en euros courants.

Les coûts prévisionnels seront actualisés à l'issu de l'APO.

Modalités d'actualisation

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2018. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de délibération de la convention par la région Île-de-France
- 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.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la poursuite des travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D.

La convention a pour objet :

- de définir les modalités de financement concernant la suite des travaux d'adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D,
- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet.
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

**« Adaptation des infrastructures du RER D pour le déploiement du RER NG – travaux –
convention n° 4 »**

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES TRAVAUX

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention a pour objet de contractualiser le financement de la poursuite des premiers travaux concernant les différentes adaptations d'infrastructure nécessaires au déploiement du RER NG sur le RER D :

- Phase REA pour les adaptations des infrastructures en ligne et de voies de service (VS),
- Les adaptations permettant la desserte commerciale des gares : rehaussement/abaissement, allongement de quais, dégagement gabarit, déplacement éventuel de signaux, balises, éclairages, etc.,
- Les adaptations d'équipements permettant la bonne circulation des trains : alimentation électrique (sous-stations, Postes de Mise en Parallèle, caténaires, feeder, circuits de retour du courant de traction, sectionnements critiques), gabarit, tiroirs de retournement, KVB, annonces PN, acquisitions foncières, ouvrages d'art, etc., y compris pour les itinéraires techniques en IdF et hors IdF,
- Les adaptations nécessaires au garage (voies de service) des RER NG : adaptations caténaires, EALE, sectionnement critique, signalisation (dont repères d'arrêt, postes et balises), voies, éclairage, gabarit, entrevoies, sécurité, réseaux d'eau et d'électricité, etc.

Sont exclus de la présente convention :

- les équipements des transporteurs sur les quais (EAS, mobiliers de quais, sonorisation, pancartes de SNCF Voyageurs), hors dépose/repose à l'identique induite par des travaux du périmètre de SNCF Réseau,
- ainsi que les études qui ont fait l'objet de conventions votées antérieurement en commission permanente de région Île-de-France et au Conseil d'Île-de-France Mobilités qui sont rappelées en préambule de la convention.

2.2. Délais de réalisation

Le délai prévisionnel de réalisation des travaux objets de la convention, est fixé à 72 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 3 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

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. A cet effet, Île-de-France Mobilités suit la mise en œuvre et veille au respect du programme, de l'objectif et des coûts du Projet.

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations

3.2.1. Identification du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage des opérations est SNCF Réseau.

Les missions du maître d'ouvrage sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par le Code de la Commande publique. La responsabilité de celui-ci est également mise en œuvre dans le cadre des dispositions prévues par ce code.

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage

SNCF Réseau est responsable de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour les différents projets d'adaptation des infrastructures de la ligne du RER D dans la perspective du déploiement du RER NG.

3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP/APO correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation de la quatrième phase travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

L'estimation de coût définie au stade des études en cours ne tient pas compte de l'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement et qui ne relève pas de la responsabilité de SNCF Réseau. Or, celle-ci engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables aux dates de soumission de la présente convention aux assemblées délibérantes et aux instances de gouvernance respectives. Aussi les parties conviennent de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et, en cas d'impact sur les coûts et les délais dus à la pandémie Covid 19, d'appliquer les dispositions relatives à la gestion des écarts définies à l'article 7 de la présente convention.

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

Compte-tenu de l'avancement des études à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement du maître d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau de l'engagement de la phase REA de chaque projet. SNCF Réseau s'engage à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Le Maître d'ouvrage s'engage au respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence tel qu'il sera défini dans les Avant-Projets correspondants, sous réserve que la notification de la présente convention ne génère pas de retards ou d'arrêts des interventions du Maître d'ouvrage.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif fixé en euros constants.

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement des études et travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, pour un montant total de **35 300 000 € courants**, réparti selon les clés de répartition suivantes :

- L'Etat (30 %), soit 10 590 000 € ;
- La région Île-de-France (70 %), soit 24 710 000 €.

3.3.2. Engagements

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des travaux définis à l'article 2.1, dans la limite des montants inscrits au plan de financement en euros courants tel qu'arrêté à l'article 4.4.

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût du projet

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois l'APO achevé et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **35 300 000 € courants** au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation des travaux, objet de la présente convention.

4.3. Coûts du projet

Au titre du CPER 2015-2020 et de la convention, le détail des coûts est le suivant :

Opérations	Phase	Poste de dépense	Coût € courants
Adaptation des voies principales	REA 4	Sous-total voies principales	23 800 000 €
		Travaux	16 660 000 €
		MOA	833 000 €
		MOE	4 760 000 €
		Provision pour risques	1 547 000 €
Adaptation des voies de service	REA 4	Sous-total voies de service	11 500 000 €
		Travaux	8 050 000 €
		MOA	402 500 €
		MOE	2 300 000 €
		Provision pour risques	747 500 €
TOTAL			35 300 000 €

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre.

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

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).

4.4. Plan de financement

Le projet est financé sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est donc établi comme suit, en euros courants HT :

Adaptation de l'infrastructure du RER D pour le déploiement du RER NG –			
	Etat 30 %	Région 70 %	TOTAL
MOA SNCF Réseau	10 590 000	24 710 000	35 300 000

4.5. Modalités de paiement

4.5.1. Versement d'acomptes

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage par financeur.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà demandés au titre de la convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées indiquant notamment la date et la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

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

Les demandes de versement d'acomptes auprès de l'Etat comporteront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3. daté et signé par le représentant 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 4.4.
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et certifié par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné.

c- 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 CPER 2015-2020, la région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 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'Etat au bénéficiaire est plafonné pour SNCF Réseau à 90% du montant de la subvention.

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

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

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.

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

4.5.3. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la convention. Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.5.1, 4.5.2 et 4.6.

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

4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.drieat-if@developpement- durable.gouv.fr
région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finances Direction de la comptabilité	Pôle finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondela Comptabilite@iledefrance.fr

SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 La Plaine Saint-Denis	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	Patricia LANGELEZ Patricia.langelez@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70
-------------	---	---	---

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

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la Région Île-de-France, 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 de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la Présidente de la Région Île-de-France, 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 du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

Les financeurs peuvent faire procéder, par tout organisme dûment accrédité, 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 du projet, activité ou action subventionnée.

5.2. Par Ile-de-France Mobilités

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

Pour répondre à ce suivi, le Maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits à l'article 8.

5.3 Intervention d'experts

L'autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant 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.

ARTICLE 6. MODALITES 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 L. 1611- 4 du CGCT et aux recommandations de la Cour des Comptes.

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Cet article concerne la gestion des écarts constatés après approbation des dossiers d'Avant-projet correspondant à l'opération.

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

En cas d'économies

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

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté par le Maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque Maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.4 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'AO 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 dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des 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.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

Le suivi de la convention est assuré dans le cadre des comités prévus pour le suivi du projet RER NG Ligne D Une information pourra également être fournie lors des comités en charge du suivi du Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR).

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,

- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2 Comité des financeurs

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

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3 Information hors CSCF et comité des financeurs

Le Maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'Opération devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds sur l'exercice en cours ;
- à informer Île-de-France Mobilités et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins quinze (15) jours avant la réunion.

8.4 Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative 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 relative aux résultats des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des projets inscrits au Contrat de plan État-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 Île-de-France,
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. 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 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le Maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'opération, il transmettra à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Le Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.3, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison. Le coût d'objectif de l'opération sera arrêté dans le cadre de l'approbation de l'Avant-Projet par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le Maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,
- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

11.2. Règlement des litiges

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable dans un délai de deux (2) mois à compter de la naissance du différend, sont déférés au Tribunal Administratif de Paris.

11.3. Résiliation de la convention

Les signataires de la convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée aux bénéficiaires de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation du projet. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des obligations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, le Maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

11.4. Date d'effet et durée de la convention

La Convention prend effet à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

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.

Pour l'Etat, la subvention intègre les dépenses relatives aux études projet et travaux engagés antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Sans préjudice des articles 5 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- Après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux bénéficiaires selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

11.5. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME
Préfet de la région Île-de-France,
Préfet de Paris

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la région Île-de-France,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexes

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

Annexe 1
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Direction Générale Île-de-France - Direction de la modernisation et du développement – Agence
SDMR – Stéphane Leprince

Annexe 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

Echéancier prévisionnel des appels de fonds SNCF RESEAU en M€ courants

M€	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Etat	0	1 059 000	2 118 000	2 118 000	2 118 000	2 118 000	741 300	317 700	10 590 000
Région	0	2 471 000	4 942 000	4 942 000	4 942 000	4 942 000	1 729 700	741 300	24 710 000
Total	0	3 530 000	7 060 000	7 060 000	7 060 000	7 060 000	2 471 000	1 059 000	35 300 000

Annexe 3 : Calendrier prévisionnel

