

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

**SOUTIEN À DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN (77,92,93,94)**

## Sommaire

<a href="#">EXPOSÉ DES MOTIFS</a>	3
<a href="#">PROJET DE DÉLIBÉRATION</a>	4
<a href="#">ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</a>	8
<a href="#">Annexe 1 - Fiches projets</a>	9
<a href="#">Annexe 2 - Convention T1 à Colombes Phase 2 REA1</a>	26
<a href="#">Annexe 3 - Convention T1 à Rueil AF2</a>	60
<a href="#">Annexe 4 - Convention T Zen 5 REA2</a>	86
<a href="#">Annexe 5 - Convention Pôle de Melun AF premiers travaux</a>	119
<a href="#">Annexe 6 - Convention T1 Est</a>	153

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour accroître son dynamisme économique et améliorer la qualité de vie, la région Île-de-France a fait des transports du quotidien l'une de ses priorités. Afin de concrétiser la révolution des transports engagée au service des Franciliennes et des Franciliens, la Région investit massivement pour moderniser et agrandir le réseau de transports en commun.

Le présent rapport vous propose de poursuivre ces investissements en attribuant 8 subventions relatives à des opérations de tramway, de bus en site propre et de pôle d'échanges multimodaux. Conformément à la délibération CR 2022-082 approuvée en décembre 2022, il s'agit de financer les opérations inscrites au CPER 2015-2020 et non finalisées. Ainsi, il vous est proposé d'approuver 5 conventions de financement pour un montant total de **90 489 589 €** de participation régionale.

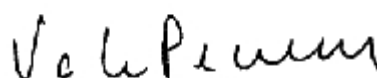
L'objet de ces conventions est détaillé ci-dessous :

- Poursuite des travaux du **prolongement du Tram T1 d'Asnières à Colombes** (92), pour un montant total de 96 800 000 € dont **47 432 000 €** de participation régionale ;
- Acquisitions foncières relatives au **prolongement du Tram T1 de Colombes à Rueil-Malmaison** (92), pour un montant total de 20 000 000 € dont **9 800 000 €** de participation régionale ;
- Finalisation des travaux du **TZen 5** (94), pour un montant total de 49 034 489 € dont **24 026 899 €** de participation régionale ;
- Acquisitions foncières et premiers travaux du **Pôle d'échanges multimodal de Melun** (77), pour un montant total de 5 050 000 € dont **1 767 500 €** de participation régionale ;
- Poursuite des travaux du **prolongement du Tram T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay** (93), pour un montant total de 15 231 000 € dont **7 463 190 €** de participation régionale.

Les conventions proposées au vote intègrent les modifications rendues nécessaires par l'application de la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



VALÉRIE PÉCRESSÉ

## PROJET DE DÉLIBÉRATION

### DU 21 SEPTEMBRE 2023

#### SOUTIEN À DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN (77,92,93,94)

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

**VU** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération n° CR 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 Ile-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 relative aux 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens modifiée ;

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

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

**VU** la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

**VU** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article 5 relatif aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**VU** le budget de la région d'Île-de-France pour 2023 ;

**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 2023-255 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

**Article 1 :**

Décide de participer au financement du projet de prolongement du Tram T1 d'Asnières à Colombes détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum de **47 432 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **47 432 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire » - programme PR 822-008 « Liaisons tramways » - Action 482008011 « Liaisons tramways », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11207 « T1 à Colombes »

**Article 2 :**

Décide de participer au financement du projet de prolongement du Tram T1 de Colombes à Rueil-Malmaison détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **9 800 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **9 800 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire » - programme PR 822-008 « Liaisons tramways » - Action 482008011 « Liaisons tramways », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 114 « Etudes – acquisitions foncières – premiers travaux éventuels et provisions »
- Opération 11404 « T1 Rueil »

**Article 3 :**

Décide de participer au financement du projet TZen 5 détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de **24 026 899 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en

annexe 4 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **24 026 899 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 828 « Autres transports » - programme PR828-014« Développement et amélioration des sites propres pour autobus » - Action 482014011 « Développement et amélioration des sites propres pour autobus », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale » ;
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris » ;
- Action 112 « Développement du réseau » ;
- Projet 11215 « Tzen - BHNS et autres TCSP ».

#### **Article 4 :**

Décide de participer au financement du pôle de Melun détaillé dans les fiches projets en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum de **1 767 500 €**.

Subordonne le versement de ces subventions à la signature de la convention jointe en annexe 5 à la présente délibération et autorise la Présidente du Conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **1 767 500 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme PR852-002« Grands pôles intermodaux », action 485002011 « Grands pôles intermodaux », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11219 « Pôle de Melun »

#### **Article 5 :**

Décide de participer au financement du projet de prolongement du Tram T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay détaillé dans les fiches projets jointes en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum de **7 463 190 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **7 463 190 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire » - programme PR 822-008 « Liaisons tramways » - Action 482008011 « Liaisons tramways », du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11206 « T1 à l'Est – Val de Fontenay »

**Article 6 :**

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter des dates prévisionnelles de démarrage indiquées dans les fiches projets jointes en annexe à la délibération, par dérogation prévue aux articles 17 et 29 de l'annexe de la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement.

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

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION**



## **Annexe 1 - Fiches projets**

**DOSSIER N° 23006645 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 VERS NANTERRE ET RUEIL-MALMAISON - AF2 - IDFM (92)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-482008-200

Action : 482008011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	20 000 000,00 € HT	49,00 %	9 800 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		9 800 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 21 septembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

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

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

La présente convention permet de couvrir les premières acquisitions foncières portées par IDFM et nécessaires au système de transport. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO, système d'exploitation), les locaux techniques, le site de maintenance et de remisage et le matériel roulant.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, 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 de disposer d'une vision d'ensemble.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :




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

Coût du projet : 20 000 000 € HT

Taux de subvention : 49%

Montant de la subvention : 9 800 000 €.

**Localisation géographique :**

-  COLOMBES
-  NANTERRE
-  RUEIL-MALMAISON

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/T1 Rueil

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Acquisitions foncières et libération des emprises	15 400 000,00	77,00%
Frais de maîtrise d'ouvrage	1 600 000,00	8,00%
Provisions pour aléas et imprévus	3 000 000,00	15,00%
Total	20 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région Île-de-France	9 800 000,00	49,00%
Subvention État (sollicitée)	4 200 000,00	21,00%
Subvention Département (sollicitée)	6 000 000,00	30,00%
Total	20 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006651 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 A L'OUEST ASNIERES-COLOMBES  
- PHASE 2 - REA 1 - CD92**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-204133-482008-200

Action : 482008011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	41 700 000,00 € HT	49,00 %	20 433 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		20 433 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

Adresse administrative : 57 RUE DES LONGUES RAIES  
92000 NANTERRE

Statut Juridique : Département

Représentant : Monsieur Georges SIFFREDI, Président

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le tracé du prolongement du tramway Tram 1 à l'Ouest s'étend sur 6,5 kilomètres et dessert trois communes : Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes.

A terme, 12 stations seront desservies par le tramway, qui offrira un temps de trajet de 24 minutes environ.

Le prolongement à l'Ouest a été divisé en deux phases, afin d'optimiser la date de mise en service de la phase 1 :

- phase 1 : Les Courtilles – Quatre Routes (900 m – 1 station) ; inauguré en 2019

- phase 2 : Quatre Routes – Gabriel Péri (environ 5,6km – 11 stations)

Le coût d'objectif de l'Opération, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration de IDFM du 3 octobre 2017, est de 244,8 M € HT aux conditions économiques de janvier 2013.

Il est proposé de financer, via la convention "Phase 2 - REA 1", la première phase des travaux du CD92 pour le périmètre "aménagement urbain" et de la RATP pour le périmètre "système de transport".

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

de transports et maîtres d'ouvrage (Département, 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 de disposer d'une vision d'ensemble.

#### Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :




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

Le montant de la convention associée à cette phase de l'opération est estimé à 96 800 000 € HT :

- pour la RATP, 55 100 000 € HT pour les travaux du périmètre "système de transport"
- pour le Département des Hauts-de-Seine, 41 700 000 € HT pour les travaux du périmètre "aménagement urbain".

Par conséquent, en application du taux de 49%, la subvention régionale attribuée au Département des Hauts-de-Seine est d'un montant de 20 433 000 €.

#### Localisation géographique :

-  ASNIERES-SUR-SEINE
-  BOIS-COLOMBES
-  COLOMBES

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/T1 à Colombes

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais de maîtrise d'ouvrage	1 300 000,00	3,12%
Frais de maîtrise d'oeuvre	3 200 000,00	7,67%
Travaux	37 200 000,00	89,21%
Total	41 700 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région Île-de-France	20 433 000,00	49,00%
Subvention État (sollicitée)	8 757 000,00	21,00%
Subvention Département 92 (en cours d'attribution)	12 510 000,00	30,00%
Total	41 700 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006655 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 A L'OUEST ASNIERES-COLOMBES  
- PHASE 2 - REA 1 - RATP**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-482008-200

Action : 482008011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	55 100 000,00 € HT	49,00 %	26 999 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		26 999 000,00 €

**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 : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le tracé du prolongement du tramway Tram 1 à l'Ouest s'étend sur 6,5 kilomètres et dessert trois communes : Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes et Colombes.

A terme, 12 stations seront desservies par le tramway, qui offrira un temps de trajet de 24 minutes environ.

Le prolongement à l'Ouest a été divisé en deux phases, afin d'optimiser la date de mise en service de la phase 1 :

- phase 1 : Les Courtilles – Quatre Routes (900 m – 1 station) ; inauguré en 2019

- phase 2 : Quatre Routes – Gabriel Péri (environ 5,6km – 11 stations)

Le coût d'objectif de l'Opération, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration de IDFM du 3 octobre 2017, est de 244,8 M € HT aux conditions économiques de janvier 2013.

Il est proposé de financer, via la convention "Phase 2 - REA 1", la première phase des travaux du CD92 pour le périmètre "aménagement urbain" et de la RATP pour le périmètre "système de transport".

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, 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 de disposer d'une vision d'ensemble.

#### Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

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

Le montant de la convention associée à cette phase de l'opération est estimé à 96 800 000 € HT :

- pour la RATP, 55 100 000 € HT pour les travaux du périmètre "système de transport"
- pour le Département des Hauts-de-Seine, 41 700 000 € HT pour les travaux du périmètre "aménagement urbain".

Par conséquent, en application du taux de 49%, la subvention régionale attribuée au Département des Hauts-de-Seine est d'un montant de 26 999 000 €.

#### Localisation géographique :

- ASNIERES-SUR-SEINE
- BOIS-COLOMBES
- COLOMBES

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/T1 à Colombes

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre	5 500 000,00	9,98%
Travaux	49 600 000,00	90,02%
Total	55 100 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région Île-de-France	26 999 000,00	49,00%
Subvention État (sollicitée)	11 571 000,00	21,00%
Subvention Département (sollicitée)	16 530 000,00	30,00%
Total	55 100 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006658 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 A L'EST DE BOBIGNY PABLO  
PICASSO A VAL-DE-FONTENAY - TRAVAUX n°6 - RATP (93-94)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-482008-200

Action : 482008011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	12 411 000,00 € HT	49,00 %	6 081 390,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		6 081 390,00 €

**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 : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 01/01/2023. Le prolongement du tramway T1 à l'Est, de Bobigny Pablo Picasso à Val de Fontenay, répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement, en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore de nouveaux projets de construction.

Le coût d'objectif du projet, défini au niveau de l'avant-projet modificatif de 2020 validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020, est de 485 400 893 € HT aux conditions économiques de 01/2011.

La présente affectation vise à couvrir les besoins de financements nécessaires aux travaux de la tranche fonctionnelle n°2 en 2024, sachant que les besoins de financements des travaux de la tranche fonctionnelle n°1 en 2024 sont déjà couverts par la convention de financement relative aux travaux n°5 (REA 5).

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, 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 de disposer d'une vision d'ensemble.

#### Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- l'État (21%),
- la région Ile-de-France (49%),
- le Département de Seine-Saint-Denis (27%),
- le Département du Val-de-Marne (3%).

Le montant de la convention est de 15 231 000 € HT répartis entre :

- 12 411 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage de la RATP;
- 2 820 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Seine Saint-Denis.

Par conséquent, en application du taux de 49%, la subvention régionale attribuée à la RATP est d'un montant de 6 081 390 €.

#### Localisation géographique :

- BOBIGNY
- MONTREUIL
- NOISY-LE-SEC
- ROMAINVILLE
- ROSNY-SOUS-BOIS
- FONTENAY-SOUS-BOIS

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/T1 à l'Est - Val de Fontenay

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	12 411 000,00	100,00%
Total	12 411 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Département de la Seine Saint-Denis (sollicitée)	3 350 970,00	27,00%
Subvention Département du Val-de-Marne(sollicitée)	372 330,00	3,00%
Subvention État (sollicitée)	2 606 310,00	21,00%
Subvention Région Île-de-France (sollicitée)	6 081 390,00	49,00%
Total	12 411 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006660 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 A L'EST DE BOBIGNY PABLO  
PICASSO A VAL-DE-FONTENAY - CD93 (93-94)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-204133-482008-200

Action : 482008011- Liaisons tramways

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 820 000,00 € HT	49,00 %	1 381 800,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 381 800,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : DEPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS  
Adresse administrative : 203/213 AV PAUL VAILLANT COUTURIER  
93006 BOBIGNY  
Statut Juridique : Département  
Représentant : Monsieur Stéphane TROUSSEL, Président

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 01/01/2023. Le prolongement du tramway T1 à l'Est, de Bobigny Pablo Picasso à Val de Fontenay, répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement, en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore de nouveaux projets de construction.

Le coût d'objectif du projet, défini au niveau de l'avant-projet modificatif de 2020 validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020, est de 485 400 893 € HT aux conditions économiques de 01/2011.

La présente affectation vise à couvrir les besoins de financements nécessaires aux travaux de la tranche fonctionnelle n°2 en 2024, sachant que les besoins de financements des travaux de la tranche fonctionnelle n°1 en 2024 sont déjà couverts par la convention de financement relative aux travaux n°5 (REA 5).

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, 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 de disposer d'une vision d'ensemble.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER Mobilités créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- l'État (21%),
- la région Ile-de-France (49%),
- le Département de Seine-Saint-Denis (27%),
- le Département du Val-de-Marne (3%).

Le montant de la convention est de 15 231 000 € HT répartis entre :

- 12 411 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage de la RATP;
- 2 820 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Seine Saint-Denis.

Par conséquent, en application du taux de 49 %, la subvention régionale attribuée au Département de Seine-Saint-Denis est d'un montant de 1 381 800 €.

**Localisation géographique :**

- BOBIGNY
- MONTREUIL
- NOISY-LE-SEC
- ROMAINVILLE
- ROSNY-SOUS-BOIS
- FONTENAY-SOUS-BOIS

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/T1 à l'Est - Val de Fontenay

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	2 820 000,00	100,00%
Total	2 820 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Département de la Seine-Saint-Denis (en cours d'attribution)	761 400,00	27,00%
Subvention Département du Val-de-Marne (sollicitée)	84 600,00	3,00%
Subvention État (sollicitée)	592 200,00	21,00%
Subvention Région Île-de-France (sollicitée)	1 381 800,00	49,00%
Total	2 820 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23004909 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN - AF & 1ER TRAVAUX -  
MOA SNCF G&CO (77)**

**Dispositif** : CPER – Pôles multimodaux (n° 00001089)

**Délibération Cadre** : CR123-16 du 14/12/2016

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041713-485002-200

Action : 485002011- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER – Pôles multimodaux	2 400 000,00 € HT	35,00 %	840 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		840 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 1 juillet 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Nécessité de rendre compatibles les quais avec le nouveau matériel roulant prévu pour fin 2024.

**Description :**

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

La gare de Melun a vu passer 15,8 millions de voyageurs par an (donnée 2019 ; +6% en 4 ans) soit en moyenne 45 000 voyageurs par jour (montées et descentes). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.

Le projet consiste à moderniser le Pôles d'Echange Multimodal (PEM) de Melun notamment par sa mise en accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l'amélioration et le remodelage des flux voyageurs, des bâtiments voyageurs, des gares routières et des quais ferroviaires.

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

La convention associée à cette subvention porte sur les acquisitions foncières et les premiers travaux du Pôle.

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 projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- l'Etat à 15 %
- la Région à 35 %
- le Département de Seine-et-Marne à 8,75 %
- la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine à 16,25 %
- SNCF Gares & Connexions à 25 %

Le montant de la convention s'élève à 5 050 000 € répartis entre :

- la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions pour un total de 2 400 000 €
- la maîtrise d'ouvrage de la CAMVS pour un total de 2 650 000 €

Par conséquent, en application du taux de 35%, la subvention régionale attribuée SNCF Gares & Connexions est d'un montant de 840 000 €.

#### Localisation géographique :



**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Pôle de Melun

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux (Démolition Reconstruction)	2 045 000,00	85,21%
Relogement de l'activité SNCF	155 000,00	6,46%
Location du terrain Haropa	200 000,00	8,33%
Total	2 400 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	360 000,00	15,00%
Subvention Région Île-de-France (sollicitée)	840 000,00	35,00%
Subvention Département (sollicitée)	210 000,00	8,75%
Subvention CAMVS (sollicitée)	390 000,00	16,25%
SNCF Gares & Connexions (fonds propres)	600 000,00	25,00%
Total	2 400 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23004911 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN - AF & 1ER TRAVAUX -  
MOA CAMVS (77)**

**Dispositif** : CPER – Pôles multimodaux (n° 00001089)

**Délibération Cadre** : CR123-16 du 14/12/2016

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041513-485002-200

Action : 485002011- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER – Pôles multimodaux	2 650 000,00 € HT	35,00 %	927 500,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		927 500,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : CAMVS COMMUNAUTE  
D'AGGLOMERATION MELUN-VAL-DE-  
SEINE  
Adresse administrative : 297 RUE ROUSSEAU VAUDRAN  
77198 DAMMARIE LES LYS  
Statut Juridique : Communauté d'Agglomération  
Représentant : Monsieur Louis VOGEL, Président

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour la réalisation des acquisitions foncières et premiers travaux du Pôle de Melun.

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

La gare de Melun a vu passer 15,8 millions de voyageurs par an (donnée 2019 ; +6% en 4 ans) soit en moyenne 45 000 voyageurs par jour (montées et descentes). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.

Le projet consiste à moderniser le Pôles d'Echange Multimodal (PEM) de Melun notamment par sa mise en accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l'amélioration et le remodelage des flux voyageurs, des bâtiments voyageurs, des gares routières et des quais ferroviaires.

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

La convention associée à cette subvention porte sur les acquisitions foncières et les premiers travaux du Pôle.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relay « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :

- l'Etat à 15 %
- la Région à 35 %
- le Département de Seine-et-Marne à 8,75 %
- la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine à 41,25 %

Le montant de la convention s'élève à 5 050 000 € répartis entre :

- la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions pour un total de 2 400 000 €
- la maîtrise d'ouvrage de la CAMVS pour un total de 2 650 000 €

Par conséquent, en application du taux de 35%, la subvention régionale attribuée à la CAMVS est d'un montant de 927 500 €.

**Localisation géographique :**

MELUN

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Pôle de Melun

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Acquisition foncière	1 580 000,00	59,62%
Libération du foncier	1 070 000,00	40,38%
Total	2 650 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	397 500,00	15,00%
Subvention Région Île-de-France (sollicitée)	927 500,00	35,00%
Subvention Département (sollicitée)	231 875,00	8,75%
Subvention CAMVS (fonds propres)	1 093 125,00	41,25%
Total	2 650 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006629 - TZen 5 - REA 2 - (94)**

**Dispositif** : CPER - Tzen, BHNS et autres TCSP (n° 00001094)

**Délibération Cadre** : CR53-15 modifié par CR123-16 du 16/12/2016

**Imputation budgétaire** : 908-828-2041783-482014-200

Action : 482014011- Développement et amélioration des sites propres pour autobus

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER - Tzen, BHNS et autres TCSP	49 034 489,00 € HT	49,00 %	24 026 899,00 €
Montant total de la subvention			24 026 899,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 01/01/2023. Le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) TZen 5 reliera le 13ème arrondissement de Paris (avenue de France – Grands Moulins) au pôle multimodal de Choisy-le-Roi (avenue du Lugo), en passant par Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine. D'une longueur de près de 10 km, il desservira ainsi 4 communes : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Le coût d'objectif de l'opération défini à l'AVP est de 117 M€ CE 2014.

La présente affectation vise à permettre la réalisation de la deuxième et dernière partie des travaux nécessaires à la finalisation de l'Opération TZen 5.

Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, 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 de disposer d'une vision d'ensemble.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai "CPER mobilités" créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, avec les clefs de répartition suivantes :



- L'État (21%) ;
- La région Ile-de-France (49%) ;
- Le bloc local (30%).

Par conséquent, en application du taux de 49%, la subvention régionale attribuée à IDFM est d'un montant de 24 086 899 €.

#### Localisation géographique :

- PARIS
- CHOISY-LE-ROI
- IVRY-SUR-SEINE
- VITRY-SUR-SEINE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Tzen - BHNS et autres TCSP

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais de MOE/MOA	4 878 518,00	9,95%
Travaux	41 129 565,00	83,88%
PAI	3 026 406,00	6,17%
Total	49 034 489,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention région Île-de-France (sollicitée)	24 026 899,00	49,00%
Subvention État (sollicitée)	10 297 243,00	21,00%
Subvention Département (sollicitée)	13 018 657,00	26,55%
Subvention Ville de Paris (sollicitée)	1 691 690,00	3,45%
Total	49 034 489,00	100,00%

## **Annexe 2 - Convention T1 à Colombes Phase 2 REA1**

2023

# Prolongement du T1 à l'Ouest Asnières-Colombes

Convention de financement relative  
aux travaux de réalisation (REA1) de  
la phase 2

Convention n°23D25319



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Préambule .....	7
1.1. Objectifs de l'Opération .....	7
1.2. Historique .....	7
1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation .....	8
1.4. Caractéristiques principales de l'Opération .....	8
1.5. Coût d'objectif global de l'Opération .....	8
1.6. Modalités d'actualisation .....	8
1.7. Rappel des conventions de financement antérieures .....	9
2. Définitions .....	11
3. Objet de la convention .....	11
3.1. Périmètre de la convention .....	11
3.2. Délais de réalisation .....	11
4. Rôles et engagements des parties .....	12
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	12
4.2. La maîtrise d'ouvrage .....	12
4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage .....	12
4.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage .....	12
4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage .....	13
4.3. Les financeurs .....	13
4.3.1. Identification .....	13
4.3.2. Engagements .....	13
5. Modalités de financement et de paiement .....	13
5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	13
5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....	14
5.3. Plan de financement .....	15
5.4. Modalités de paiement .....	15
5.4.1. Echéanciers des appels de fonds .....	15
5.4.2. Versement d'acomptes .....	15
5.4.3. Versement du solde .....	16
5.4.4. Paiement .....	17
5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation .....	18
5.5. Caducité des subventions .....	18
5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	18
5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 de l'État .....	19
5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	19
5.6. Comptabilité des bénéficiaires .....	19
6. Gestion des écarts .....	19

6.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet .....	20
6.2.	En cas de dépassement du coût du Projet.....	20
7.	Modification de l'avant-projet .....	20
8.	Modalités de contrôle .....	21
8.1.	Par les financeurs .....	21
8.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	21
8.3.	Intervention d'experts .....	21
9.	Modalités d'audit .....	21
10.	Organisation et suivi de la convention.....	21
10.1.	Le comité de pilotage .....	22
10.2.	Le comité des financeurs.....	22
10.3.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	23
10.4.	Suivi de la communication institutionnelle .....	23
11.	Bilan LOTI (art. L. 1511-6 du Code des transports) .....	23
12.	Dispositions générales .....	24
12.1.	Modification de la convention .....	24
12.2.	Règlement des litiges .....	24
12.3.	Résiliation de la convention .....	24
12.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	24
12.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	25
ANNEXES.....		31
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....		32
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....		33

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 21/09/2023,
- Le **Département des Hauts-de-Seine**, ci-après désigné par « le Département », représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du \_\_/\_\_/\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

- Le **Département des Hauts-de-Seine**, ci-après désigné par « le Département », représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du \_\_/\_\_/\_\_,
- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général, dûment habilitée à signer la présente convention, maître d'ouvrage du système de transport depuis l'issue de l'enquête publique,

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

**Et en dernier lieu,**

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

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

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

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

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 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 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

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

**Vu** le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), approuvé par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0628 du 06 juillet 2011 ;

**Vu** le Bilan de la Concertation, approuvé par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2012/100, le 11 avril 2012, et par la commission permanente du département des Hauts-de-Seine du 10 avril 2012 ;

**Vu** le Schéma de principe (SDP), approuvé par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2014-045 du 05 mars 2014 et par la commission permanente du département des Hauts-de-Seine du 10 février 2014 ;

**Vu** le Dossier d'enquête d'utilité publique approuvé par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2014/045 du 5 mars 2014 ;

**Vu** la Déclaration de projet approuvée par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2015/052 du 11 février 2015 et par la commission permanente du département des Hauts-de-Seine du 9 février 2015 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°2015-119 du 7 juillet 2015 déclarant d'utilité publique (DUP) le projet de prolongement du T1 à l'Ouest, d'Asnières à Colombes ;

**Vu** le Dossier d'Avant-Projet phase 1 approuvé par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2015-268 du 8 juillet 2015, par la commission permanente du département des Hauts-de-Seine du 6 juillet 2015 et par le conseil d'administration de la RATP le 26 juin 2015 ;

**Vu** le Dossier d'Avant-Projet phase 2 approuvé par décision du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2017-640 du 3 octobre 2017 et par la commission permanente du département des Hauts-de-Seine du 18 septembre 2017 ;

**Vu** la convention de financement relative à la reprise des études PRO et à la poursuite des travaux préparatoires de la phase 2, approuvée par délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n° CP2021-414 19 novembre 2021 ;

**Vu** la délibération de la commission permanente n° ..... du 21/09/2023 du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du \_\_/\_\_/\_\_\_\_ approuvant la présente convention ;

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



# 1. Préambule

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

## 1.1. Objectifs de l'Opération

Le prolongement du T1 à l'Ouest – phase 2 poursuit plusieurs objectifs :

- Répondre aux besoins de déplacement

Le prolongement de la ligne 1 du tramway répond avant tout à un besoin des habitants de déplacement en rocade (de banlieue à banlieue), alors que le réseau avait été originellement pensé pour amener les voyageurs de la périphérie à l'intérieur de Paris. Une étude a été menée sur les actifs résidant dans le périmètre des cinq communes concernées par le tracé du T1 ouest et ses interconnexions (Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Colombes, Gennevilliers, Nanterre). Seuls 17% de ces actifs se rendent à Paris pour travailler, un tiers vont dans l'une de ces cinq communes et un quart dans une autre commune du Département. L'objectif du projet est donc de simplifier les voyages de la majorité de ces usagers qui travaillent dans les Hauts-de-Seine.

- Encourager le transport collectif

Le second besoin majeur auquel répond le projet est d'offrir une alternative à la voiture. L'installation d'un tramway qui bénéficie d'une voie réservée, qui n'est donc pas ralenti par la circulation, constituera une véritable alternative à l'utilisation de la voiture dans les déplacements du quotidien. Le projet permettra également de poursuivre le maillage du réseau de transports collectifs du Département des Hauts-de-Seine.

- Améliorer le cadre de vie des habitants

Les travaux réalisés pour le projet seront également l'occasion d'aménagements urbains dans les quartiers traversés par le tramway : renouvellement de l'éclairage, du revêtement des sols, plantation d'arbres. Ces installations participeront au confort de la population. En outre, le projet a pour but d'encourager les modes de déplacement doux par la mise en place d'itinéraires cyclables et piétons accessibles à tous.

## 1.2. Historique

Le tramway T1 relie aujourd'hui Asnières à Noisy-le-Sec.

Le prolongement du T1 à l'ouest entre Asnières et Colombes se divise en deux phases :

- Phase 1 : prolongement du T1 des Courtilles au carrefour des 4 Routes (983 mètres) – inauguré en 2019 ;
- Phase 2 : prolongement du T1 du carrefour des 4 Routes au T2 à Colombes (5,5 km).

Le projet de prolongement du T1 à Colombes est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) adopté en 2013. Il contribue à la réalisation d'une rocade tramway autour de Paris, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue dans le Département des Hauts-de-Seine, de renforcer la desserte des pôles urbains et des polarités d'emplois ou de transports et d'accompagner la requalification et l'intensification urbaine.

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) phases 1 et 2 a été approuvé par le Conseil du STIF du 6 juillet 2011 et la concertation préalable, portant également sur les phases 1 et 2, s'est déroulée en octobre et novembre 2011. Le prolongement du T1 à l'Ouest a fait l'objet d'un schéma de principe, approuvé par la commission permanente du Conseil Général des Hauts-de-Seine le 10 février 2014 et par le Conseil du STIF le 5 mars 2014. Celui-ci est consultable au STIF, auprès des maîtres d'ouvrage et des financeurs. L'enquête publique des phases 1 et 2 a eu lieu du 15 septembre au 25 octobre 2014. La Déclaration d'utilité Publique a été obtenue le 7 juillet 2015 et prorogée le 6 juillet 2020 pour 5 ans.

Les travaux de la phase 1 ont fait l'objet d'une convention en 2015 ; cette première phase a été inaugurée en octobre 2019.

Les études de niveau Avant-Projet (AVP) de la phase 2 ont été approuvées le 3 octobre 2017 en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et le 18 septembre 2017 par le département des Hauts-de-Seine.

Les reprises des études de projet (PRO) de la phase 2, ainsi que les surcoûts liés aux acquisitions foncières et la poursuite des travaux préparatoires, ont fait l'objet d'une convention en 2021.

La présente convention permet de financer une première partie des travaux de réalisation de la phase 2. Elle porte sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage RATP et CD92.

### **1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation**

L'opération de prolongement du tramway T1 entre Asnières et Colombes, objet de la présente convention, est inscrite au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

### **1.4. Caractéristiques principales de l'Opération**

Le prolongement répond à l'objectif de poursuivre la réalisation de liaisons de transport en commun de rocade en proche banlieue. Ce projet participe à la construction d'un réseau maillé en proche couronne (métro 13, Transilien J à Gare du Stade, T2 à Parc Lagravère), facilite la desserte locale et aide au développement social des quartiers traversés en leur offrant un accès rapide et direct aux transports collectifs.

La longueur totale du prolongement du T1 à l'ouest phase 2 est de 5,5km, dont 600 mètres communs avec le T2 existant. Le projet prévoit pour cette phase, la création de onze stations (dont une station du T2 réaménagée).

Le projet de prolongement du T1 à l'Ouest – phase 2 comprend notamment :

- L'insertion de la plateforme en axial ;
- L'aménagement de la voirie et des espaces publics, de façade à façade : trottoirs, aménagements cyclables, stationnement, plantation d'arbres d'alignement ... ;
- La pose des massifs et des mâts supports des lignes aériennes de contact et de la multitubulaire ;
- La réalisation des postes de redressement nécessaires à l'alimentation du tramway ainsi que la réalisation d'un local machiniste au terminus du prolongement. Les acquisitions foncières et travaux de libération des emprises nécessaires au projet.

### **1.5. Coût d'objectif global de l'Opération**

Le coût d'objectif de l'Opération, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration de IDFM du 3 octobre 2017, est de 244,8 M € HT aux conditions économiques de janvier 2013.

Ce coût couvre les frais d'avant-projet, d'acquisitions foncières, de projet, d'assistance aux contrats de travaux et les travaux préparatoires conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ainsi, le coût d'objectif de l'Opération est différent du coût de réalisation de l'Opération.

### **1.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2013. Les maîtres d'ouvrage justifient in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 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.

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

Convention	Montant en € courants HT			
	Département des Hauts-de- Seine	Région Île-de-France	Etat	TOTAL
<b>2011</b> <i>Notifiée le 05/04/11</i> Du DOCP à l'Enquête publique	3 157 000,00 €  68,75%	1 435 000,00 €  31,25%		<b>4 592 000,00 €</b>
<b>2014</b> <i>Notifiée le 13/08/14</i> Etudes AVP	1 642 405,00 €  34,40%	2 463 606,00 €  54,60%	406 089,00 €  9%	<b>4 512 100,00 €</b>
<b>2014</b> <i>Notifiée le 01/04/15</i> 1 <sup>ères</sup> Acquisitions Foncières	1 810 380,00 €  52%	1 671 120,00 €  48%		<b>3 481 500,00 €</b>
<b>2015 – Phase 1</b> <i>Notifiée le 12/02/16</i> Etudes PRO Mission ACT	630 559,00 €  30%	1 029 914,00 €  49%	441 392,00 €  21%	<b>2 101 865,00 €</b>
<b>2015</b> <i>Notifiée le 19/07/16</i> 2 <sup>nd</sup> Acquisitions Foncières	3 665 294,00 €  30%	5 986 648,00 €  49%	2 565 706,00 €  21%	<b>12 217 648,00 €</b>
<b>2015 – Phase 1</b> <i>Notifiée le 19/07/16</i> REA	10 686 006,00 € 30%	17 453 810,00 €  49%	7 480 204,00 €  21%	<b>35 620 020,00 €</b>
<b>2017 – Phase 2</b> <i>Notifiée le 24/04/18</i> Etudes PRO + Mission ACT + 1 <sup>er</sup> travaux	3 264 273,30 €  30%	5 331 646,39 €  49%	2 284 991,31 €  21%	<b>10 880 911,00 €</b>
<b>2019</b> <i>Notifiée le 20/01/20</i> 3 <sup>ème</sup> Acquisitions Foncières	5 250 000,00 €  30%	12 250 000,00 €  49%	7 500 000,00 €  21%	<b>25 000 000,00 €</b>
<b>2020</b> <i>Notifiée le 03/01/22</i> 4 <sup>ème</sup> Acquisitions Foncières	5 310 600,00 €  30%	8 673 980,00 €  49%	3 717 420,00 €  21%	<b>17 702 000,00 €</b>

<b>2020</b> <i>Notifiée le 14/12/21.</i>	193 875,00 €	88 125,00 €	-	
Avenant à la convention DOCP – enquête publique	68,75%	31,25%	-	<b>282 000,00 €</b>
<b>2021</b> <i>Notifiée le 30/12/22.</i>	5 610 000,00€	9 163 000,00 €	3 927 000,00 €	<b>18 700 000,00 €</b>
Reprise PRO + Travaux préparatoires	30%	49%	21%	
<b>Total</b>	<b>41 220 392,30 €</b>	<b>65 546 849,39 €</b>	<b>28 322 802,31 €</b>	<b>135 090 044,00 €</b>
<b>Taux global</b>	<b>30,51%</b>	<b>48,52%</b>	<b>20,96%</b>	<b>100%</b>

Il est convenu ce qui suit :

## 2. Définitions

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

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

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

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

## 3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux relatifs à **la réalisation des travaux (REA1) de la phase 2**
- préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs à **la réalisation des travaux (REA1) de la phase 2** dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- définir les documents aux parties.

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

**« Prolongement du T1 à l'Ouest Asnières-Colombes Phase 2 – Convention de financement relative à la phase travaux (REA 1) ».**

### 3.1. Périmètre de la convention

La présente convention couvre les périmètres suivants :

- Travaux nécessaires à la réalisation de/du :
  - L'insertion de la plateforme en axial ;
  - L'aménagement de la voirie et des espaces publics, de façade à façade : trottoirs, aménagements cyclables, stationnement, plantation d'arbres d'alignement ... ;
  - La pose des massifs et des mâts supports des lignes aériennes de contact et de la multitubulaire ;
  - Prolongement pour le système de transport y compris les postes de redressement, les locaux d'exploitation et l'installation de base vie, ainsi que la réalisation d'un local machiniste au terminus du prolongement.
- Frais de Maîtrise d'ouvrage liés à ces travaux ;
- Frais de Maîtrise d'œuvre liés à ces travaux.

### 3.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 6 ans à partir de la notification de la convention.

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

## 4. Rôles et engagements des parties

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

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

A cet effet, 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.

### 4.2. La maîtrise d'ouvrage

#### 4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage

Le Département et la RATP sont désignés maîtres d'ouvrage du Projet.

Le Département des Hauts-de-Seine est désigné maître d'ouvrage du périmètre « insertion urbaine » et la RATP est désignée maître d'ouvrage du périmètre « système de transport ». Les conditions d'organisation entre maîtres d'ouvrage des études, des interfaces et des travaux font l'objet d'une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue entre la RATP et le Département des Hauts-de-Seine.

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.

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

**Le Département des Hauts-de-Seine** est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** du Projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

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

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

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

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 3.2 de la convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant le Département et la RATP, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre

notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relatives aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du Projet.

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

#### 4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- la réalisation des travaux du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

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

### **4.3. Les financeurs**

#### 4.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré par :

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

Pour la Région, le financement est assuré dans le cadre du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022.

#### 4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3 .1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé en préambule.

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

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **96 800 000,00 € HT euros courants**.

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

## 5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

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

T1 Ouest Asnières Colombes Phase 1 – REA1		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT
Département des Hauts-de-Seine	Frais de MOA	1 300 000 €
	Frais de MOE	3 200 000 €
	Travaux	37 200 000 €
	<b>Sous Total Département des Hauts-de-Seine</b>	<b>41 700 000 €</b>
RATP	Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre	5 500 000,00 €
	Travaux	49 600 000,00 €
	<b>Sous Total RATP</b>	<b>55 100 000,00 €</b>
<b>TOTAL</b>		<b>96 800 000 €</b>

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

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



### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants

<b>T1 Ouest Asnières Colombes Phase 1 – REA1 - 96 800 000 € HT courants</b>				
<b>Clés de financement</b>				
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>Département des Hauts-de-Seine</b>	<b>Total</b>
<b>Département des Hauts-de-Seine</b>	8 757 000 €	20 433 000 €	12 510 000 €	41 700 000 €
	21 %	49 %	30 %	100 %
<b>RATP</b>	11 571 000 €	26 999 000 €	16 530 000 €	55 100 000 €
	21 %	49 %	30 %	100 %
<b>TOTAL</b>	20 328 000 €	47 432 000 €	29 040 000 €	96 800 000 €
	21 %	49 %	30 %	100 %

### 5.4. Modalités de paiement

#### 5.4.1. Echéanciers des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

#### 5.4.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

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

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la convention ;

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

#### 5.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département des Hauts-de-Seine:

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le MOA indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

#### 5.4.2.4. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et financé dans le cadre du Fonds relai "CPER mobilités", la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 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.

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

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

### 5.4.3. Versement du solde

#### 5.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région :

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2, le versement du solde est subordonné à la production pour chaque bénéficiaire d'un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération.

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposé selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre les maîtres d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
  - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - si l'organisme dispose d'un expert-comptable, la signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise.
  - si le bénéficiaire dispose d'un comptable public, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.4.2;

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

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

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

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

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

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

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

#### *5.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département des Hauts-de-Seine*

Le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal et certifié par le comptable public ou par l'expert-comptable ou le commissaire aux comptes.

#### 5.4.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

#### 5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

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

- Le département des Hauts-de-Seine sur le compte ouvert au nom Payeur Départemental, Banque de France, Nanterre, dont le RIB est le suivant :

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

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

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
31489	00010	00198757753	47

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département des Hauts-de-Seine	92 731 Nanterre cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire – Direction des Mobilités
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements
RATP	Maison de la RATP LAC YF07 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Direction de la Performance économique et financière Groupe <a href="mailto:subvention.investissement@ratp.fr">subvention.investissement@ratp.fr</a>

### 5.5. Caducité des subventions

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

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

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

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

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

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

#### 5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 de l'État

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

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

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

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

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

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du décret 2018-514 ;

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

### **5.6. Comptabilité des bénéficiaires**

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

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

## **6. Gestion des écarts**

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants,

conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

#### **6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

#### **6.2. En cas de dépassement du coût 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 les maîtres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

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

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

### **7. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

## **8. Modalités de contrôle**

### **8.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent un tableau de programmation et de suivi financier présenté à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous.

### **8.3. Intervention d'experts**

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

## **9. Modalités d'audit**

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

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

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

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

### **10.1. Le comité de pilotage**

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **10.2. Le comité des financeurs**

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

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

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

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

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

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

#### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

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

#### **2/ Le suivi financier et administratif, soit :**



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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Prolongement du T1 à l'Ouest Asnières-Colombes Phase 2 » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

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

## **12. Dispositions générales**

### **12.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

### **12.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

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

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

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

**Georges Siffredi**

Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

**Pour la RATP,**

**Jean CASTEX**

Président Directeur Général de la RATP

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général



## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

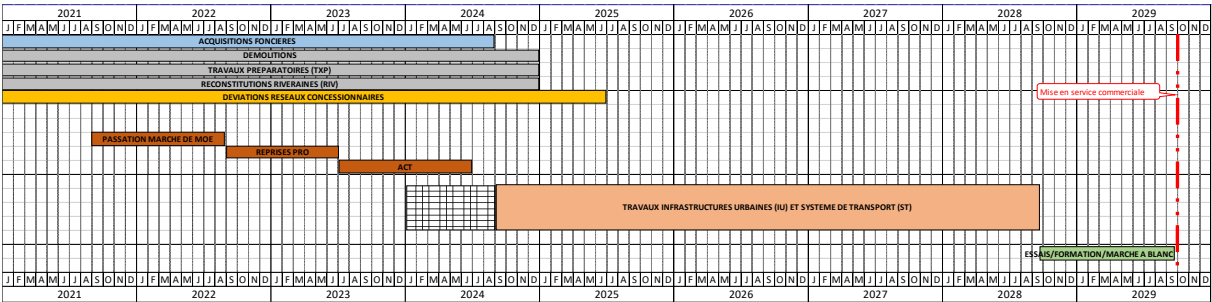
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

CD92	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Etat	0	875,7	1751,4	1751,4	1751,4	1751,4	612,99	262,71	<b>8 757</b>
Région Île-de-France	0	2043,3	4086,6	4086,6	4086,6	4086,6	1430,31	612,99	<b>20 433</b>
CD92	0	1251	2502	2502	2502	2502	875,7	375,3	<b>12 510</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>4170</b>	<b>8340</b>	<b>8340</b>	<b>8340</b>	<b>8340</b>	<b>2919</b>	<b>1251</b>	<b>41 700</b>

RATP	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Etat	0	1157,1	2314,2	2314,2	2314,2	2314,2	809,97	347,13	<b>11 571</b>
Région Île-de-France	0	2699,9	5399,8	5399,8	5399,8	5399,8	1889,93	809,97	<b>26 999</b>
CD92	0	1653	3306	3306	3306	3306	1157,1	495,9	<b>16 530</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>5510</b>	<b>11020</b>	<b>11020</b>	<b>11020</b>	<b>11020</b>	<b>3857</b>	<b>1653</b>	<b>55 100</b>

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



### **Annexe 3 - Convention T1 à Rueil AF2**

2023

# T1 Nanterre — Rueil- Malmaison

Convention de financement n°2  
relative aux acquisitions foncières  
(AF) du prolongement du T1 Nanterre  
— Rueil-Malmaison

Convention n°23D25320



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Préambule .....	6
1.1. Objectifs de l'Opération .....	6
1.2. Historique.....	6
1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation .....	6
1.4. Caractéristiques principales de l'Opération .....	6
1.5. Rappel des conventions de financement antérieures .....	6
2. Définitions.....	7
3. Objet de la convention.....	7
3.1. Périmètre de la convention .....	7
4. Rôles et engagements des parties.....	8
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	8
4.2. La maîtrise d'ouvrage .....	8
4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	8
4.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	8
4.3. Les financeurs .....	8
4.3.1. Identification.....	8
4.3.2. Engagements.....	9
5. Modalités de financement et de paiement .....	9
5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	9
5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage.....	9
5.3. Plan de financement.....	10
5.4. Modalités de paiement .....	10
5.4.1. Echéanciers des appels de fonds.....	10
5.4.2. Versement d'acomptes .....	10
5.4.3. Versement du solde.....	11
5.4.4. Paiement.....	12
5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	12
5.5. Caducité des subventions .....	13
5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	13
5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 pour l'Etat .....	13
5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	13
5.6. Comptabilité du bénéficiaire .....	14
6. Gestion des écarts .....	14
7. Modalités de contrôle .....	14
7.1. Par les financeurs .....	14
7.2. Par Île-de-France Mobilités .....	14

7.3.	Intervention d'experts .....	14
8.	Modalités d'audit .....	15
9.	Organisation et suivi de la convention .....	15
9.1.	Le comité de pilotage .....	15
9.2.	Le comité des financeurs.....	15
9.3.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	16
9.4.	Suivi de la communication institutionnelle .....	16
10.	Dispositions générales .....	17
10.1.	Modification de la convention .....	17
10.2.	Règlement des litiges .....	17
10.3.	Résiliation de la convention .....	17
10.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	17
10.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	18
ANNEXES	.....	23
	Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....	24
	Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....	25

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_/\_\_/\_\_\_\_,
- **Le Département des Hauts-de-Seine**, ci-après désigné par « le Département », représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du \_\_/\_\_/\_\_\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

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

Ci-après désignés individuellement « le maître d'ouvrage » ou « le bénéficiaire »

**Et en dernier lieu,**

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

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

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



## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

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

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

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

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

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

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

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 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 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

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

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

**Vu** la délibération du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant la présente convention ;

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

# **1. Préambule**

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

## **1.1. Objectifs de l'Opération**

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

## **1.2. Historique**

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

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

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

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

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

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

Les études d'Avant-Projet sont en cours.

## **1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation**

L'opération de prolongement du tramway T1 vers Nanterre et Rueil-Malmaison, objet de la présente convention, est inscrite au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

## **1.4. Caractéristiques principales de l'Opération**

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

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

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

- une convention de financement n°13DPI035, d'un montant total de 7 000 000 €, pour la réalisation des études relatives au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), à la concertation, au Schéma de Principe (SDP) et à l'Enquête Publique.
- une convention de financement n°21D13005, d'un montant total de 15 000 000 €, pour la réalisation des études d'avant-projet ainsi que les premières acquisitions foncières relatives au périmètre de maîtrise d'ouvrage du Département des Hauts-de-Seine.

Il est convenu ce qui suit :

## 2. Définitions

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

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

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

## 3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement pour la poursuite des Acquisitions Foncières du T1 Nanterre Rueil ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Acquisitions Foncières dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties.

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

**« T1 Nanterre Rueil – AF 2 ».**

### 3.1. Périmètre de la convention

La présente convention porte sur le financement de la poursuite des Acquisitions Foncières (AF) relatives au projet de prolongement du T1 entre Nanterre et Rueil.

Dans le cadre du schéma de principe, les impacts fonciers du projet ont été estimés. Les acquisitions foncières sont menées dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet. Elles seront réalisées sur la base des estimations de la Division Nationale des Interventions Domaniales (DNID).

La présente convention concerne la réalisation par Île-de-France Mobilités de ses premières acquisitions foncières relatives au périmètre de travaux « systèmes de transport », notamment celles nécessaires à la maîtrise du foncier du futur Site de Maintenance et de Remisage (SMR), ainsi qu'aux locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement de la ligne.

En effet, les échanges avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles ont confirmé l'intérêt archéologique du futur SMR. Le site devra faire l'objet d'un diagnostic archéologique nécessitant la libération des emprises de toute activité et de ses bâtiments. En fonction des résultats du diagnostic, des fouilles pourraient être prescrites et seraient alors sur le chemin critique du projet.

Pour rappel, un recours contre la DUP a été déposé par l'un des propriétaires du futur site du SMR. L'acquisition de cette parcelle pourrait impliquer une procédure d'expropriation. Afin de mener la procédure d'archéologie dans les temps, la procédure d'expropriation doit être alors anticipée.

Sur l'une des parcelles du site du futur SMR, appartenant à la ville de Nanterre, se trouvait un centre de loisirs aujourd'hui relocalisé. La ville de Nanterre demande à Île-de-France Mobilités d'acquérir le terrain dès que possible pour ne plus avoir à assumer les frais de gardiennage du terrain. Cette convention autorise ainsi le financement des frais afférents à ces acquisitions, dont notamment les frais d'études et de procédure (agent foncier, établissement de plans parcellaires, procédures foncières et archéologiques, diagnostics légaux, prestations d'huissiers, de notaires et d'avocats, ...)

Île-de-France Mobilités s'engage à achever les acquisitions du périmètre conventionnel dans un délai de 48 mois à partir de la notification de la convention.

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

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

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

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

A cet effet, 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.

### **4.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

Île-de-France Mobilités assurera la maîtrise d'ouvrage des acquisitions foncières des emprises nécessaires au système de transport. Le système de transport comprend notamment la plateforme tramway (GLO, système d'exploitation), les locaux techniques, le site de maintenance et de remisage et le matériel roulant.

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

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des acquisitions foncières du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais d'acquisition précisés à l'article 3 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

### **4.3. Les financeurs**

#### **4.3.1. Identification**

Le financement du Projet est assuré par :

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

Pour la Région le financement est assuré dans le cadre du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022.

#### 4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé en préambule.

## 5. Modalités de financement et de paiement

### 5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **20 000 000 € HT euros courants**.

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

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

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

T1 Nanterre Rueil – AF2		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
IDFM	Acquisitions foncières et libération des emprises	15 400 000 €
	Frais de maîtrise d'ouvrage	1 600 000 €
	Provisions pour aléas et imprévus	3 000 000 €
TOTAL		20 000 000 €

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

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

### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

T1 Nanterre Rueil – AF2				
Montant € HT et clés de financement				
	Etat	Région	CD92	Total
IDFM	4 200 000 €	9 800 000 €	6 000 000 €	20 000 000 €
	21 %	49 %	30 %	100 %

### 5.4. Modalités de paiement

#### 5.4.1. Echéanciers des appels de fonds

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

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

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

#### 5.4.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

##### 5.4.2.1. *Demande de versement des acomptes auprès de la Région*

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

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

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

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France Mobilités.

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

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

#### *5.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département des Hauts-de-Seine:*

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le MOA indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

#### *5.4.2.4. Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et financé dans le cadre du Fonds relai "CPER mobilités", la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 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.

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le département des Hauts-de-Seine au bénéficiaire est plafonné à 95% avant le versement du solde.

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

#### 5.4.3. Versement du solde

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

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

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

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

- transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre le maître d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.4.2;

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département des Hauts-de-Seine :

Le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal et certifié par le comptable public ou par l'expert-comptable ou le commissaire aux comptes.

#### 5.4.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

#### 5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

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

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

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



	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département des Hauts-de-Seine	92731 Nanterre cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire – Direction des Mobilités
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures

## 5.5. Caducité des subventions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du décret 2018-514 ;

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

#### **5.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

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

### **6. Gestion des écarts**

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 5.1, les Financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la convention formalise cet accord.

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

### **7. Modalités de contrôle**

#### **7.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

#### **7.3. Intervention d'experts**

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de

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

## **8. Modalités d'audit**

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

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

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

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

### **9.1. Le comité de pilotage**

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Le maître d'ouvrage présente alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **9.2. Le comité des financeurs**

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;

- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

## **10. Dispositions générales**

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

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

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

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France



La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

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

**Georges Siffredi**

Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

<b>Île-de-France Mobilités</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>Total</b>
<b>Etat</b>	0	63	210	329	1309	1309	980	<b>4 200</b>
<b>Région Île-de-France</b>	0	147	490	767	3054	3055	2287	<b>9 800</b>
<b>Département des Hauts-de-Seine</b>	0	90	300	470	1870	1870	1400	<b>6 000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>300</b>	<b>1000</b>	<b>1566</b>	<b>6233</b>	<b>6234</b>	<b>4667</b>	<b>20 000</b>

## Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
SDP/DEUP															
Instruction dossier															
Enquête publique															
DUP															
Projet complet : Petit Colombes - Château de Malmaison															
Accord des financeurs sur le lancement des recrutements															
Recrutement chef de projet CD32 + appropriation dossier															
Recrutement COP IdFM + appropriation dossier															
Désignation MOE															
Etudes d'avant-projet															
Acquisitions foncières															
Etudes de projet															
Travaux concessionnaires et préparatoires															
Consultation des entreprises															
Travaux d'infrastructure															
Essais et formations															
Mise en service															

## **Annexe 4 - Convention T Zen 5 REA2**

2023

# TZen 5 de Paris Avenue de France à Choisy-le-Roi

Convention de financement relative à  
la REA 2

Convention n°



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Préambule .....	6
1.1. Objectifs de l'Opération .....	6
1.2. Historique.....	6
1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation .....	7
1.4. Caractéristiques principales de l'Opération .....	7
1.5. Coût d'objectif global de l'Opération.....	8
1.6. Modalités d'actualisation .....	8
1.7. Rappel des conventions de financement antérieures .....	8
2. Définitions.....	10
3. Objet de la convention.....	10
3.1. Périmètre de la convention .....	10
3.2. Délais de réalisation .....	10
4. Rôles et engagements des parties.....	10
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	10
4.2. La maîtrise d'ouvrage .....	11
4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	11
4.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	11
4.3. Les financeurs .....	11
4.3.1. Identification.....	11
4.3.2. Engagements.....	11
5. Modalités de financement et de paiement .....	12
5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	12
5.2. Coûts détaillés .....	12
5.3. Plan de financement.....	12
5.4. Modalités de paiement .....	12
5.4.1. Echéanciers des appels de fonds.....	12
5.4.2. Versement d'acomptes .....	13
5.4.3. Versement du solde.....	14
5.4.4. Paiement.....	15
5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	15
5.5. Caducité des subventions .....	16
5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	16
5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 de l'État.....	17
5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	17
5.5.4. Caducité pour le département du Val-de-Marne .....	17
5.5.5. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la ville de Paris .....	17



5.6.	Comptabilité du bénéficiaire .....	18
6.	Gestion des écarts .....	18
6.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet .....	18
6.2.	En cas de dépassement du coût du Projet.....	18
7.	Modification de l'avant-projet .....	18
8.	Modalités de contrôle .....	19
8.1.	Par les financeurs .....	19
8.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	19
8.3.	Intervention d'experts .....	19
9.	Modalités d'audit .....	19
10.	Organisation et suivi de la convention .....	20
10.1.	Le comité de pilotage .....	20
10.2.	Le comité des financeurs.....	20
10.3.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	21
10.4.	Suivi de la communication institutionnelle .....	21
11.	Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....	22
12.	Dispositions générales .....	22
12.1.	Modification de la convention .....	22
12.2.	Règlement des litiges .....	22
12.3.	Résiliation de la convention.....	22
12.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	23
12.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	23
ANNEXES.....		29
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€).....		30
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....		31
Annexe 3 : Plan de situation .....		32

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_/\_\_/\_\_,
- Le **département du Val-de-Marne**, ci-après aussi désigné « le Département », représenté par le Président du conseil départemental du Val-de-Marne, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil départemental en date du \_\_/\_\_/\_\_,
- La **ville de Paris**, représentée par la Maire de Paris, dûment mandatée par délibération n° 2020 DDCT 17 du conseil de Paris en date du 03/07/2020,

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

**En deuxième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 41 rue de Châteaudun, 75009 PARIS, SIRET n° 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 aussi désigné « **l'autorité organisatrice de la mobilité** », « **le bénéficiaire** » ou « **le maître d'ouvrage** »,

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

**Vu** le code de l'environnement

**Vu** le code de la commande publique

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

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

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

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 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 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération n°2017-5-1.8.8 du conseil départemental du Val-de-Marne en date du 18 décembre 2017 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération n° 2020 DFA 20 du conseil de Paris en date du 23/07/2020 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération n°2013/013 en date du 16 mai 2013 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;

**Vu** la délibération n°2013/530 en date du 11 décembre 2013 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le bilan de la concertation ;

**Vu** la délibération n°2015-530 en date du 07/10/2015 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le Schéma de Principe (SDP) et le Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) ;

**Vu** la délibération n°2020/523 en date du 08/10/2020 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé l'Avant-Projet (AVP) la délibération de la commission permanente n° ..... du \_\_/\_\_/\_\_ du conseil régional approuvant la présente convention ;

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

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

# 1. Préambule

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

## 1.1. Objectifs de l'Opération

Le tracé du TZen 5 s'inscrit quasi-exclusivement dans des secteurs de projets. Les interfaces avec ces projets d'aménagement y sont très prégnantes concernant notamment la desserte des populations et emplois, la réalisation d'autres infrastructures de transport, la création de nouveaux pôles générateurs de déplacements et la mise à disposition des voiries sur lesquelles s'insèrera le TZen.

Le projet TZen 5 répond ainsi à trois objectifs généraux :

- Desservir un territoire en pleine mutation, mais actuellement relativement enclavé, en bordure de Seine ;
- Assurer le maillage en transport en commun du territoire, conforter et développer l'intermodalité du TZen avec les lignes du réseau de transport existantes et projetées afin d'améliorer l'accessibilité du territoire et de réduire la part modale de la voiture :
  - optimiser l'intermodalité avec les différentes lignes de bus et permettre un rabattement rapide sur les gares RER et pôles d'échange du secteur (pôle de Choisy-le-Roi) ;
  - intégrer des connections du TZen 5 aux projets de transport en commun du secteur (tramway T9, ligne 15, ...).
- Accompagner l'évolution et le développement de ce territoire en pleine mutation, assurer une bonne insertion du TZen dans le tissu urbain et une bonne prise en compte des modes actifs :
  - relier les pôles d'activités majeurs (Les Ardoines, le Lugo, centre-ville de Choisy-le-Roi...) en assurant une desserte fine et de bonne qualité des différentes communes grâce aux performances d'un matériel roulant efficace et à un site propre lui étant entièrement dédié ;
  - intégrer le TZen dans les projets urbains en interaction avec le tracé pour participer à l'amélioration du cadre de vie ;
  - intégrer les circulations cyclables et piétonnes à la conception du projet et leur interconnexion avec le TZen. Le projet TZen 5 devrait notamment s'inscrire sur l'itinéraire du réseau Vélo Île-de-France de la vallée de la Seine.

## 1.2. Historique

Le Contrat Particulier Région-Département du Val-de-Marne (CPRD) 2007-2013, adopté par le conseil régional le 21 novembre 2009, a retenu le projet de « TCSP Vallée de la Seine – RD19 ». Cette inscription s'est traduite par un engagement financier de 12 M€ HT, montant ajusté par avenant à 19,617 M€ lors de la mise à jour de 2012. Le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du plan de mobilisation pour les transports de juin 2009 a également confirmé le caractère prioritaire ce projet.

Le 16 mai 2013, le conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet d'insertion d'un transport en commun de type « T Zen » entre Paris et Choisy-le-Roi. Le DOCP avait estimé un coût des travaux à 116 M€ HT CE 2012 (117 HT M€ CE 2014) et hors matériel roulant.

La concertation préalable du projet s'est déroulée du 21 mai au 30 juin 2013. Elle a permis de confirmer l'opportunité du projet. Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités le 11 décembre 2013.

Le PDUIF adopté en juin 2014 ainsi que le Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable adopté en février 2012 par le conseil régional d'Île-de-France confortent ce projet en le retenant comme ligne TZen à créer.

Les études de schéma de principe ont été réalisées entre début 2014 et juin 2015 afin d'étudier plus précisément le programme fonctionnel du projet suite aux préconisations issues de la phase de concertation. Le schéma de principe qui en résulte et le dossier d'enquête d'utilité publique sont adoptés concomitamment à cette convention de financement en vue d'une enquête publique en 2016.

L'enquête parcellaire s'est déroulée du 2 au 19 décembre 2019.

Les études d'avant-projet (AVP) ont été réalisées de fin 2018 à mi-2020. L'AVP a été approuvé en Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020.

Les études dites PROjet (PRO) ont démarré en 2021.

### **1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation**

Cette opération est inscrite :

- au Plan de mobilisation pour les transports de 2009 ;
- au CPRD 2007-2013 conclu entre la Région et le département du Val-de-Marne, et prorogé jusqu'à fin 2015 ;
- au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- au Plan régional pour la mobilité durable voté par la Région en février 2012 et actualisé en juin 2014 ;
- au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013 ;
- au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 adopté en juin 2015 et prorogé jusqu'à 2022 et au fonds relai régional « CPER Mobilités ».

### **1.4. Caractéristiques principales de l'Opération**

Le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) TZen 5 reliera le 13ème arrondissement de Paris (avenue de France – Grands Moulins) au pôle multimodal de Choisy-le-Roi (avenue du Lugo), en passant par Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine. Il desservira 4 communes : Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Longueur	9,5 km
Nombre de stations	19 stations
Fréquentation estimée	Horizon 2025 : 47 000 voyageurs/jour
Temps de trajet	33 minutes environ
Fréquence	5 minutes en heure de pointe 10 minutes en heure creuse

Il assurera la correspondance avec les lignes structurantes du secteur, à savoir avec :

- le T3 à la station avenue de France (Paris) ;
- le RER C aux gares de Bibliothèque François Mitterrand (Paris), Vitry-Centre, les Ardoines (Vitry-sur-Seine) et Choisy-le-Roi ;
- la ligne 14 du métro à Bibliothèque François Mitterrand (Paris) ;
- la future ligne 15 du Grand Paris Express aux Ardoines (Vitry-sur-Seine) ;
- les bus TVM et 393 ;
- le tramway Paris-Orly (T9) au niveau du pôle multimodal de Choisy-le-Roi.

Par ailleurs, le long de son tracé, le TZen 5 traverse des projets urbains majeurs dans chaque commune :

- Opération Paris Rive Gauche à Paris ;

- ZAC Ivry Confluences à Ivry-sur-Seine ;
- Opération d'Intérêt National des Ardoines à Vitry-Sur-Seine (dont les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines) ;
- Projet du Lugo à Choisy-le-Roi.

Au total ce sont près de 55 000 habitants et 25 000 emplois qui seront créés. Ces projets seront accompagnés de la création de nombreux équipements que le TZen 5 permettra de desservir.

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du TZen 5, des aménagements cyclables seront réalisés.

Concernant le site de maintenance et de remisage (SMR), il sera installé dans le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi sur le site Graveleau (ancien site de logistique), dont la parcelle a été acquise en décembre 2018.

À ce jour, la mise en service du TZen 5 est prévue à horizon 2025.

### **1.5. Coût d'objectif global de l'Opération**

Le coût d'objectif de l'Opération, définie à l'article 1, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 08/10/2020 est de 117 M€ HT (hors matériel roulant) aux conditions économiques d'août 2014.

Ce coût couvre les frais liés à la réalisation des travaux, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ainsi, le coût d'objectif de l'Opération est différent du coût de réalisation de l'Opération.

### **1.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles d'août 2014. Le maître d'ouvrage justifie *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- 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.

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

Cette opération a bénéficié de financements au travers du CPRD 2007-2013 prorogé à 2015, qui y a consacré une enveloppe de 19 617 000 € (y compris avenant intervenu en 2012), essentiellement pour la réalisation de l'opération de réaménagement de la RD19 à Ivry-sur-Seine en préfiguration du projet Tzen 5.

Pour la période 2015-2020, le projet est inscrit au CPER dans le cadre de l'enveloppe de 420 M€ prévue pour le financement des TZen et BHNS, avec une clé de financement établie à 30 % pour le bloc local et 70 % pour l'Etat et la Région.

Les conventions de financement conclues dans le cadre du CPER 2015-2020 sont détaillées ci-dessous :

- **2015** : Convention de financement relative à la réalisation de l'AVP et des premières acquisitions foncières (SMR) pour un montant de 9 M€, au bénéfice d'Île-de-France Mobilités ;

- **2016** : Convention de financement relative à la création d'un ouvrage de franchissement au-dessus du faisceau ferré aux Ardoines pour un montant de 21,5 M€, au bénéfice de l'EPA ORSA ;
- **2020** : Convention de financement relative aux études PRO, ACT, poursuite des acquisitions foncières, et travaux préparatoires et anticipés, pour un montant de 27,334 M€, au bénéfice d'Île-de-France Mobilités.
- **2022** : Convention de financement relative à la REA 1 et aux dernières acquisitions foncières pour un montant de 49,367 M€, au bénéfice d'Île-de-France Mobilités.

Il est convenu ce qui suit :

## 2. Définitions

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

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

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

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

## 3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des travaux ;
- préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces travaux, dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- préciser les modalités de paiement et les gestions des écarts dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au périmètre conventionnel la dénomination unique suivante :

**« TZen 5 - Convention de financement relative à la REA 2 »**

### 3.1. Périmètre de la convention

Les éléments couverts par la présente convention consistent à permettre la réalisation de la deuxième et dernière partie des travaux nécessaires à la finalisation de l'Opération TZen 5.

L'insertion des aménagements de la ligne V7 du réseau Vélo Île-de-France sur la section 7 sera étudiée par le bénéficiaire sur la base des éléments transmis par le Département et fera l'objet d'une contractualisation ultérieure entre le Département, la Région et le bénéficiaire pour sa réalisation pendant les travaux du TZEN5.

### 3.2. Délais de réalisation

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux dans un délai de 4 années à partir de la notification de la convention. Ce délai de 4 années intègre donc une marge par rapport au calendrier prévisionnel.

Ce calendrier prévisionnel de réalisation des travaux objets de la convention figure en Annexe 2.

## 4. Rôles et engagements des parties

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

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

A cet effet, 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.

## **4.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

Île-de-France Mobilités est désigné maître d'ouvrage du Périmètre conventionnel.

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

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des travaux du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

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

## **4.3. Les financeurs**

### **4.3.1. Identification**

Le financement du présent périmètre conventionnel est assuré par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département du Val-de-Marne ;
- la ville de Paris.

Pour la Région le financement est assuré dans le cadre du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022.

### **4.3.2. Engagements**

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.3 de la présente convention.

## 5. Modalités de financement et de paiement

### 5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 40 975 000 euros constants, soit **49 034 489 € HT euros courants** selon les modalités d'actualisation indiquées à l'article 1.6 du préambule de la présente convention.

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

### 5.2. Coûts détaillés

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

TZen Rea 2		
Bénéficiaires	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
Île-de-France Mobilités	Frais de MOE/MOA	4 878 518 €
	Travaux	41 129 565 €
	PAI	3 026 406 €
<b>TOTAL</b>		<b>49 034 489 €</b>

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

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

### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros HT courants.

TZen 5 : REA 2					
Montant € HT et clés de financement					
Bénéficiaire :	Etat	Région	Département	Ville de Paris	TOTAL
Île-de-France Mobilités	10 297 243	24 026 899	13 018 657	1 691 690	49 034 489
	21 %	49 %	26,55 %	3,45 %	100%

### 5.4. Modalités de paiement

#### 5.4.1. Echéanciers des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10 En l'absence de la transmission d'un

échancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échancier mis à jour transmis.

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

#### 5.4.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3, afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

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

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

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

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3.

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

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

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

##### *5.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du département du Val-de-Marne :*

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

- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4B, daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4C.

L'échéancier et le calendrier prévisionnel du projet, présentés respectivement en Annexes 1 et 2, constituent un prérequis pour permettre au Département d'inscrire à son budget les crédits de paiement nécessaires. En effet, le Département ne peut mobiliser des crédits non utilisés sur ses lignes budgétaires faute d'appels de fonds d'un maître d'ouvrage. Les versements d'acompte seront réalisés sous réserve du vote du budget et de la disponibilité des crédits.

Le département du Val-de-Marne informera le maître d'ouvrage de l'application des dispositions précédentes, notamment lors des comités des financeurs. Ces dispositions ne feront pas l'objet de frais supplémentaires ou de versements d'intérêts moratoires de la part du Département. Le Département pourra sursoir à la mise en place de ces dispositions si le maître d'ouvrage établit un nouvel échéancier complet et réaliste validé par les financeurs.

#### *5.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de la ville de Paris :*

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 4B de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- La demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;

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

#### *5.4.2.5. Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et financé dans le cadre du Fonds relai "CPER mobilités", la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 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.

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

Pour l'État, Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés aux bénéficiaires est plafonné à 80% du montant de la subvention. Il peut être porté à 90% pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.

### 5.4.3. Versement du solde

#### *5.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région, du Département et de la Ville de Paris :*

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre les maîtres d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
  - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.4.2;

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.4.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

#### 5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	27/29 rue Leblanc 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département 94054 Créteil cedex	PEPD / DVM / SFM
Ville de Paris	5 avenue de la Porte de Clichy 75017 Paris	Direction de la Voirie et des Déplacements Mission Tramway
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements

## 5.5. Caducité des subventions

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

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

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

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

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

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

#### 5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 de l'État

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

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

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

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

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

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du décret n°2018-514;

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

#### 5.5.4. Caducité pour le département du Val-de-Marne

Par dérogation au règlement budgétaire et financier, 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 départementale une demande complète de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

A compter de la date de première demande d'acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de cinq (5) années pour présenter le solde 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.

#### 5.5.5. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la ville de Paris

Le financement de la Ville de Paris devient caduc et est annulé si, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration parisienne une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prolongé d'un an, 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 est considérée comme caduque.

À compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre années pour présenter le solde de l'opération. À l'issue de ce délai, si l'acompte de la subvention versé au bénéficiaire n'est pas totalement utilisé et justifié, le solde de cet acompte doit être remboursé à la ville de Paris.

## **5.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

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

## **6. Gestion des écarts**

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

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

### **6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

### **6.2. En cas de dépassement du coût du Projet**

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

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

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

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

## **7. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.



En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage, sur leur périmètre, de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné et doit être présenté à l'ensemble des financeurs pour valider sa prise en charge par ces derniers, ou s'il reste à charge du demandeur. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **8. Modalités de contrôle**

### **8.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **8.3. Intervention d'experts**

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant 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.

## **9. Modalités d'audit**

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

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

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

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

### **10.1. Le comité de pilotage**

Placé sous la présidence de l'autorité organisatrice, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par l'opération, représentées par leurs élu(e)s.

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **10.2. Le comité des financeurs**

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

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

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

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

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

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 et travaux ;
- l'état d'avancement des différents maîtres d'ouvrages en tant que maître d'ouvrage coordinateur du projet ;
- une appréciation sur le déroulement de l'opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir avec leur date et montant prévisionnel d'engagement ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;

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

## 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds ;
- un point sur le traitement de problèmes rencontrés qui engendrerait des coûts et des délais supplémentaires ;
- un point sur les recours contentieux introduits (troubles du voisinage, etc.).

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Tzen 5 » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

## **12. Dispositions générales**

### **12.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

### **12.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

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

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

La date de prise en compte des dépenses par l'Etat, le département et la Ville de Paris court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par la Région ou de la date indiquée par la délibération par la Région, si elle est différente.

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME  
Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

Pour la région Île-de-France,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

Pour le département du Val-de-Marne,

Olivier CAPITANIO

Président du conseil départemental



La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

Pour la ville de Paris,

Anne HIDALGO

Maire de Paris

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST  
Directeur Général

# ANNEXES

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 3 : Plan de situation

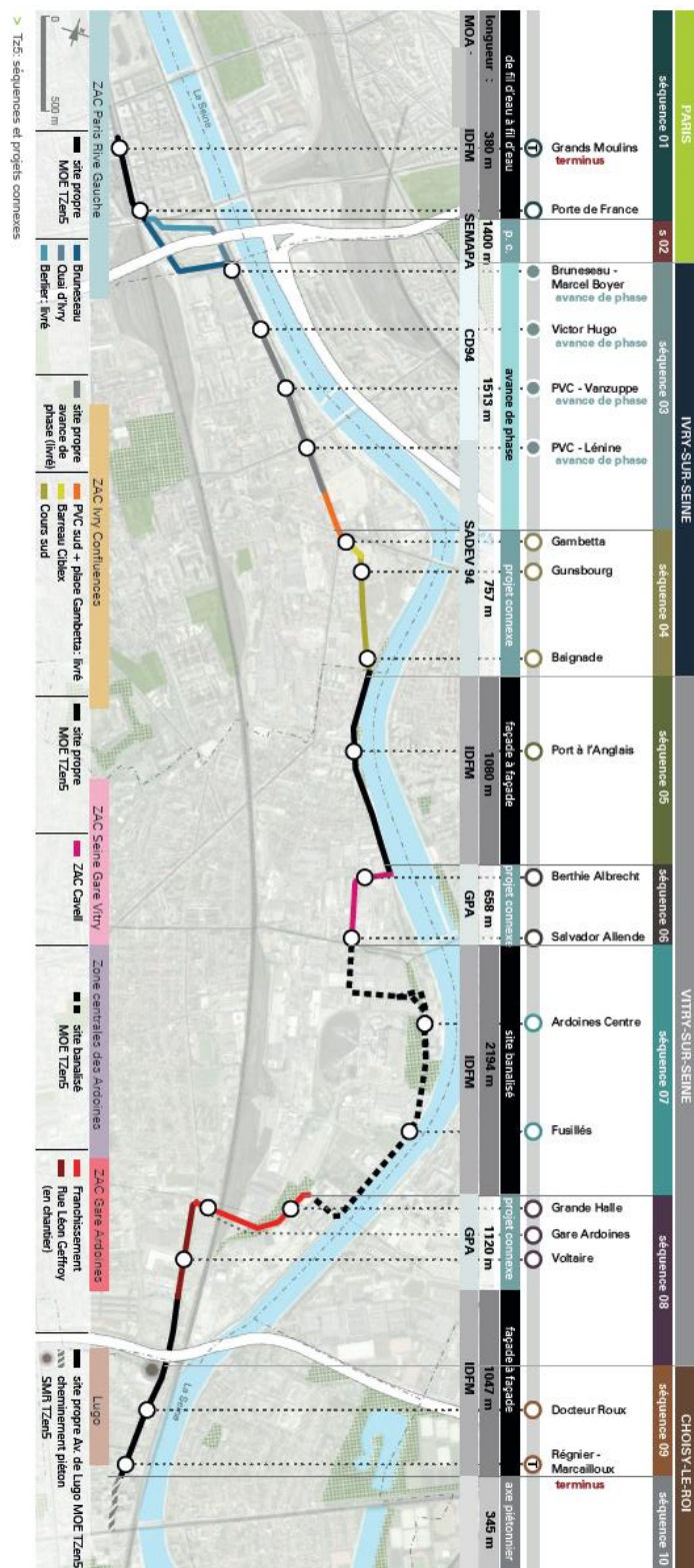
**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€)**

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	1 029 724 €	1 029 724 €	2 059 449 €	2 059 449 €	2 059 449 €	2 059 449 €	<b>10 297 243 €</b>
Région Île-de-France	2 402 689 €	2 402 690 €	4 805 380 €	4 805 380 €	4 805 380 €	4 805 380 €	<b>24 026 899 €</b>
Département du Val-de-Marne	1 301 866 €	1 301 866 €	2 603 731 €	2 603 731 €	2 603 731 €	2 603 731 €	<b>13 018 657 €</b>
Ville de Paris	169 169 €	169 169 €	338 338 €	338 338 €	338 338 €	338 338 €	<b>1 691 690 €</b>
<b>TOTAL</b>							

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

- Travaux de construction du dépôt bus Tzen5 : 2024 - 2025
- Travaux ligne Tzen5 : 2024 - 2026

### **Annexe 3 : Plan de situation**



## **Annexe 5 - Convention Pôle de Melun AF premiers travaux**

2023

## Pôle d'échanges multimodal de Melun

Convention de financement relative aux  
acquisitions foncières et premiers travaux

(Financement complémentaire à celui du  
programme SDA)

CONVENTION N°



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**GARES  
& CONNEXIONS**





## TABLE DES MATIERES

<b>1. Préambule.....</b>	<b>8</b>
1.1. HISTORIQUE.....	8
1.2. OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION.....	8
1.2.1. LE POLE GARE ACTUEL DE MELUN.....	8
1.2.2. LE PERIMETRE DU PROJET DE POLE GARE.....	9
1.2.3. LA MISE EN ACCESSIBILITE DE LA GARE DE MELUN.....	11
1.3. COUT D'OBJECTIF GLOBAL DE L'OPERATION.....	12
1.4. CLES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION : .....	12
1.5. MODALITES D'ACTUALISATION.....	13
1.6. RAPPEL DES CONVENTIONS DE FINANCEMENT ANTERIEURES.....	13
<b>2. Définitions.....</b>	<b>14</b>
<b>3. Objet de la convention.....</b>	<b>14</b>
3.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION.....	14
3.2. DELAIS DE REALISATION.....	14
<b>4. Rôles et engagements des parties.....</b>	<b>15</b>
4.1. L'AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE.....	15
4.2. LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	15
4.2.1. IDENTIFICATION ET PERIMETRE DES MAITRES D'OUVRAGE.....	15
4.2.2. ROLE DU MAITRE D'OUVRAGE COORDINATEUR VIS-A-VIS DES MAITRES D'OUVRAGE.....	15
4.2.3. ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE.....	16
4.3. LES FINANCEURS.....	16
4.3.1. IDENTIFICATION.....	16
4.3.2. ENGAGEMENTS.....	16
<b>5. Modalités de financement et de paiement.....</b>	<b>16</b>
5.1. ESTIMATION DU COUT DU PERIMETRE CONVENTIONNEL.....	16
5.2. COUTS DETAILLES PAR MAITRE D'OUVRAGE.....	17
5.3. PLAN DE FINANCEMENT.....	18
5.4. MODALITES DE PAIEMENT.....	18
5.4.1. ECHEANCIERS DES APPELS DE FONDS.....	18
5.4.2. VERSEMENT D'ACOMPTES.....	18
5.4.3. VERSEMENT DU SOLDE.....	20
5.4.4. PAIEMENT.....	21
5.4.5. BENEFICIAIRE ET DOMICILIATION.....	21
5.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS.....	22
5.5.1. CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION.....	22
5.5.2. CADUCITE AU TITRE DU DECRET N° 2018-514 DU 25 JUIN 2018 RELATIF AUX SUBVENTIONS DE L'ÉTAT POUR DES PROJETS D'INVESTISSEMENT.....	23
5.5.3. REVERSEMENT PARTIEL OU TOTAL DE LA SUBVENTION DE L'ÉTAT.....	23
5.5.4. CADUCITE AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE ET FINANCIER DU DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE.....	23
5.5.5. CADUCITE DES SUBVENTIONS DE LA CAMVS.....	24
5.6. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE.....	24
<b>6. Gestion des écarts.....</b>	<b>24</b>
6.1. EN CAS D'ECONOMIES PAR RAPPORT AU COUT DU PROJET.....	24
6.2. EN CAS DE DEPASSEMENT DU COUT DU PROJET.....	24
<b>7. Modification de l'avant-projet.....</b>	<b>25</b>
<b>8. Modalités de contrôle.....</b>	<b>25</b>
8.1. PAR LES FINANCEURS.....	25
8.2. PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES.....	25
8.3. INTERVENTION D'EXPERTS.....	25
<b>9. Modalités d'audit.....</b>	<b>26</b>
<b>10. Organisation et suivi de la convention.....</b>	<b>26</b>
10.1. LE COMITE DE PILOTAGE.....	26
10.2. LE COMITE DES FINANCEURS.....	26
10.3. L'INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE.....	27
10.4. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE.....	27
<b>11. Bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de financements publics [bilan LOTI- art. L.1511-6 Code des transports].....</b>	<b>28</b>

<b>12. Dispositions générales.....</b>	<b>28</b>
12.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	28
12.2. REGLEMENT DES LITIGES.....	28
12.3. RESILIATION DE LA CONVENTION.....	28
12.4. DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	29
12.5. DATE D’ELIGIBILITE DES DEPENSES .....	29
<b>ANNEXES.....</b>	<b>31</b>
ANNEXE 1 : ÉCHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS (K€ HT COURANTS).....	32
ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION .....	33

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_/\_\_/\_\_\_\_,
- **Le Département de Seine-et-Marne**, représentée par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ du conseil départemental en date du \_\_\_\_\_,
- **La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine**, sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, représentée par son Président en exercice, Louis Vogel, ci-après désigné par « la CAMVS », dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n°2020.3.4.76 en date du 17 juillet 2020 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Bureau Communautaire, et suivant une décision du Bureau Communautaire n° .....en date du .....

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

**En deuxième lieu,**

- **La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine**, sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, représentée par son Président en exercice, Louis Vogel, ci-après désigné par « la CAMVS », dûment mandaté par délibération du Conseil Communautaire n°2020.3.4.76 en date du 17 juillet 2020 portant délégation d'attribution du Conseil Communautaire au Bureau Communautaire, et suivant une décision du Bureau Communautaire n° .....en date du .....
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK

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

**Et en dernier lieu,**

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

Ci-après désigné « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** ».

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

Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

**Vu** le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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

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

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

**Vu** la délibération n°-2012/06/29-7/02 du Conseil départemental de Seine-et-Marne du 29 juin 2012 approuvant son Règlement Budgétaires et Financier, modifié,

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 modifiée approuvant le Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 ;

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 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 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine n°2021.2.3.7.67 du 2 avril 2021 portant approbation du Schéma de Principe d'Aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de la Gare de Melun ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'avant-projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20220712-138 du 12 juillet 2022 approuvant la déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n° 2022/38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022 portant déclaration d'utilité publique au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article 5 relatif aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au

titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20230628-134 du 28/06/2023 approuvant l'AVP administratif du pôle-gare de Melun ;

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

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

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

**Vu** la décision n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ du Bureau communautaire de la Communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine approuvant la présente convention ;

# 1. Préambule

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

## 1.1. Historique

À la suite de la concertation préalable de 2018 et des études préliminaires, le Schéma de principe et le Dossier d'enquête d'utilité publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ont été approuvés par le Conseil d'Administration d'Île-de-France mobilités en avril 2021. L'enquête publique s'est tenue du 1<sup>er</sup> février au mercredi 2 mars 2022. Puis la déclaration de projet a été approuvée le 12 juillet 2022 par le Conseil d'Administration d'Île-de-France mobilités et une DUP du Préfet de Seine-et-Marne accordée le 25 août 2022. A la suite de l'approfondissement des études par les maîtres d'ouvrage, le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé le 28 juin 2023 l'Avant-Projet de l'opération ainsi que son coût d'objectif.

La présente convention porte sur les acquisitions foncières et premiers travaux de l'opération.

## 1.2. Objectifs et caractéristiques principales de l'Opération

### 1.2.1. Le pôle gare actuel de Melun

La gare de Melun a vu passer 15,8 millions de voyageurs par an (donnée 2019 ; +6% en 4 ans) soit en moyenne 45 000 voyageurs par jour (montées et descentes). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.

La gare ferroviaire est actuellement non accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR),

Le pôle gare dispose aujourd'hui :

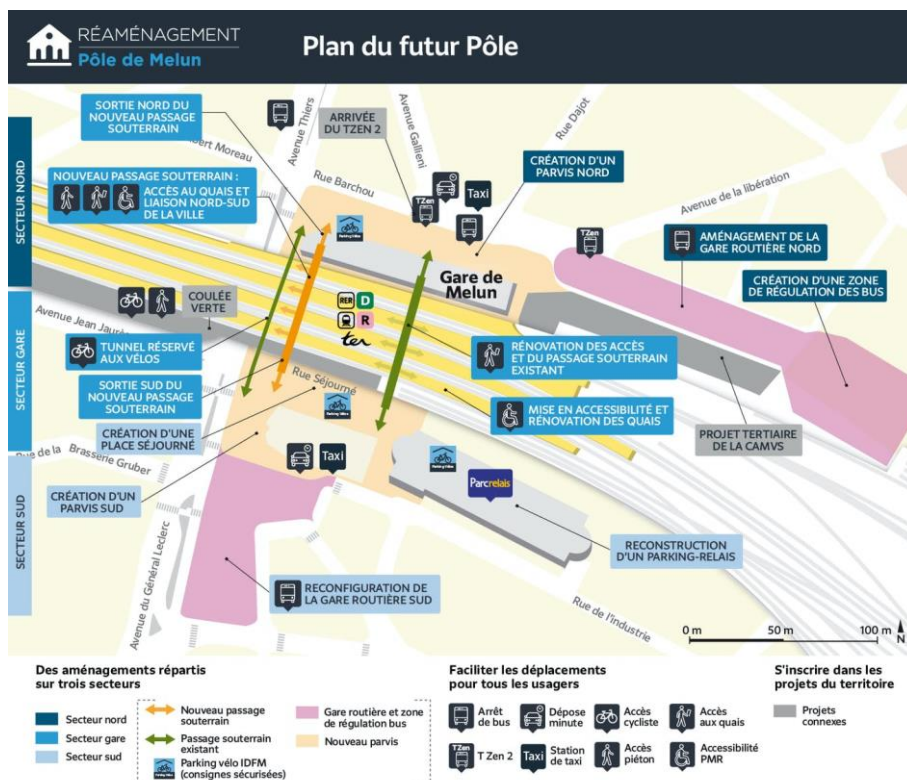
- d'un souterrain urbain piétonnier de 4 m de large sous contrôle d'accès;
- d'un Parking de Stationnement Régional (PSR) de 664 places utilisées à 80% par les usagers du train se rendant en gare de Melun. Des problèmes d'étanchéité et de défauts au niveau de la structure porteuse ont été diagnostiqués ;
- d'une gare routière au nord sur parvis (pour les lignes régulières urbaines du réseau du Grand Melun) ;
- d'une gare routière au sud (pour les lignes interurbaines Seine et Marne Express).



**Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)**

### 1.2.2. Le périmètre du projet de pôle gare

Le projet de réaménagement du pôle de Melun s'articule **autour de 2 périmètres (le périmètre ferroviaire et le périmètre intermodal), et de projets connexes** (projet tertiaire de la CAMVS, coulée verte et arrivée du Tzen 2), comme présentés dans le plan du futur pôle (page suivante) :



**Présentation schématique du futur pôle d'échanges de Melun**

- **La zone ferroviaire**

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, Gares & Connexions a développé **un programme de mise en accessibilité**. Ce programme comprend en particulier la création d'un nouveau passage souterrain accessible depuis les deux parvis et intégrant un lien ville-ville, une reprise des quais, une rénovation du passage souterrain SNCF existant, un remplacement des lignes de contrôle automatique de billets par un système plus capacitaire, des dispositifs pour les non-voyants, un renouvellement du mobilier urbain, ainsi que plusieurs petites interventions sur le site de la gare.

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

- **La zone intermodale divisée en 2 secteurs :**

- **La zone nord**

Elle comprend **quatre éléments de programme** et est en interface avec un projet hors PEM : l'immeuble tertiaire (programme Prélude) situé sur la parcelle de l'ancienne halle SERNAM.

**Le parvis nord** aura une fonction de circulation de flux de voyageurs, d'espace d'échanges, de pause, et de lieu de rencontre. 2 quais de dépose permettront d'accueillir le Tzen 2 et des bus urbains (dont des bus articulés).

Des accès par le niveau bas de la **rue Barchou** (aujourd'hui non accessible pour les personnes à mobilité réduite du fait d'une pente importante) seront créés grâce au nouvel ouvrage de liaison



nord réalisé par Gares & Connexions (zone ferroviaire). Le renforcement de la visibilité et de l'accessibilité du **tunnel vélo** faciliteront les cheminements cyclistes.

**La gare routière** du réseau du Grand Melun au nord de la gare, qui est saturée, sera reconfigurée pour être plus capacitaire pour les bus urbains et pour accueillir le Tzen 2 (quais de dépose régulation et reprise).

Dans le prolongement de la gare routière, **la zone de régulation**, aura vocation à accueillir les bus urbains et le Tzen 2 pendant leur temps de pause prolongé (six bus, dont deux bus articulés). L'implantation du site, sur une zone SNCF nécessite la libération des emprises (quatre voies SNCF peu ou pas utilisées) et la reconstitution des installations concernées.

- **La zone sud**

Sur la zone sud du projet, une casquette aux « **sorties sud** », permettra de rendre les accès aux deux passages souterrains plus lisibles. Au débouché de ces passages, la **nouvelle place Séjourné** sera réaménagée en parvis de gare. Cela nécessitera de démolir deux bâtiments de ICF Habitat (hébergeant logements sociaux, centre social, et service de santé au travail SNCF). Une part importante de l'espace public sera dédiée au vélo : du stationnement vélos en libre-accès ou en consignes fermées y seront aménagés.

**Un nouveau parvis sud** sera aménagé sur la place de l'Ermitage permettant un meilleur cheminement depuis les arrêts de départ des bus jusqu'à l'entrée de la gare. **La gare routière sud** sera réaménagée via la création de deux lignes de poste à quai entièrement dédiées à l'accueil des bus du réseau Seine-et-Marne Express, permettant de pallier au manque d'espace actuel. En option, le pôle propose également de porter **l'accroche à la voie verte** qui devrait relier le futur quartier Saint-Louis et le pôle d'échanges via une voie de chemin de fer désaffectée (faisabilité restant à étudier).

**Le Parc de Stationnement Régional (PSR)** de Melun, construit en 1976, comporte 664 places de stationnement réparties sur quatre niveaux (R+3). Le parking étant sujet à une saturation chronique depuis une quinzaine d'années, et présentant des défauts au niveau de la structure porteuse, une démolition puis une reconstruction en un parking labellisé parc-relais, permettra d'augmenter sa capacité (R+5, 950 places) et d'y intégrer une fonction comme une dépose minute.

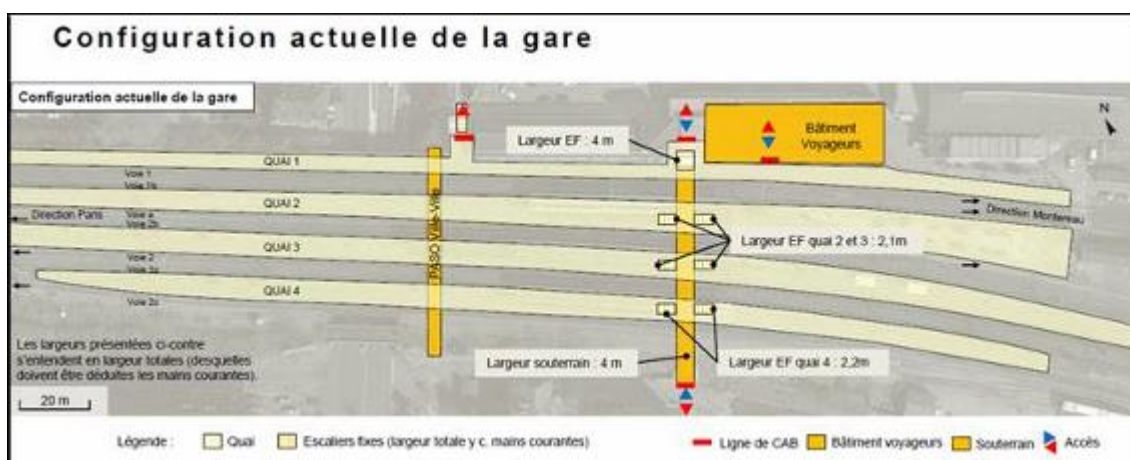
### 1.2.3. La mise en accessibilité de la gare de Melun

La gare ferroviaire de Melun est aujourd'hui non accessible aux PMR, que ce soit pour l'accès aux quais ou par rapport à la hauteur des quais incompatible avec le matériel roulant.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité, voté en 2009, prévoit la mise en accessibilité d'un réseau de 209 gares SNCF. La gare de Melun fait partie de ces gares avec une obligation réglementaire de mise en accessibilité.

Dans le cadre du projet de pôle, le programme prévoit sa mise en accessibilité, notamment grâce à :

- La création d'un nouveau passage souterrain avec des ascenseurs permettant d'accéder aux quais ;
- Le remplacement des portiques de Contrôle automatique de Billets.
- La reprise des 4 quais desservis par le RER D, la ligne R et les TER Laroche.



- **Quai 1** (arrivée depuis Paris y compris pour les TER Laroche) : mise à niveau à 55 cm de hauteur par rapport au plan de la voie ferrée adjacente (55 cm/PdV), Le déploiement de la marche mobile est nécessaire en cas d'arrivée du RER D (en situation perturbée)
- **Quai 2** (départ vers Paris pour les RER D et Regio2N de la ligne R et les TER Laroche) : un rehaussement du quai à 76 cm/PdV avec rehaussement partiel à 92 cm côté Province. Cela permet l'accessibilité en autonomie pour les voyageurs du RER D en descente et avec assistance en montée (voie A – Utilisation d'une rampe mobile)
- **Quai 3** (arrivée depuis Paris pour les RER D et ligne R) : un rehaussement et une modification des voies V2 et V2bis pour disposer d'un quai avec une pente latérale inférieure ou égale à 3% (quai à 55 cm/PdV côté V2 et à 76 cm/PdV côté V2bis), Cela permet l'accessibilité en autonomie pour les voyageurs de la ligne R, lorsque les rames arrivent sur la voie V2 (situation nominale) et avec assistance pour les voyageurs du RER D (utilisation d'une rampe mobile),
- **Quai 4** (arrivée/départ vers Corbeil et Juvisy) : mise à niveau à 55cm/PdV : 55 cm de hauteur par rapport au plan de la voie ferrée adjacente (55 cm/PdV dans le reste de l'exposé) Le scénario choisi privilégie les Regio 2N de la ligne R. L'accessibilité se fait avec assistance (utilisation de plateforme élévatrice) pour les voyageurs du RER D des 3 premiers trains (4/5h du matin).

### 1.3. Coût d'objectif global de l'Opération

Le **coût d'objectif de l'Opération**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28/06/2023, est de 196,4 M€ HT (hors substitutions routières) **aux conditions économiques de janvier 2023**.

Ce coût couvre, notamment, les frais liés aux études d'Avant-Projet et aux études de Projet conventionnés précédemment.

Ainsi, le coût d'objectif de l'Opération est différent du coût de réalisation de l'Opération.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

Maîtres d'ouvrage		Montant en € HT constants CE de <b>01/2023</b>
SNCF Gares & Connexion pour le périmètre ferroviaire (hors substitutions routières)		143,4 M€
CAMVS et par délégation la SPL Melun Val de Seine pour le périmètre intermodal	Total	53,0 M€
	Dont :	
	éco-stations bus nord et sud	7,74 M€
	parc-relais	26,45 M€
	stationnements parkings vélo IDFM	0,23 M€
<b>TOTAL (hors substitutions routières)</b>		<b>196,4 M€</b>

### 1.4. Clés de financement de la présente convention :

**La présente convention couvre uniquement les dépenses liées aux acquisitions foncières et aux premiers travaux au titre de l'opération de Pôle (hors SDA).**

A l'issue du comité de suivi des conventions financières du 12 octobre 2022, les partenaires sont convenus que le financement des acquisitions foncières et des premiers travaux serait assuré de la manière suivante :

- Le périmètre sous MOA CAMVS par l'opération de Pôle- financée selon les clés suivantes :
  - o Etat : 15%
  - o Région : 35%,
  - o Bloc local 25%
    - CD77 : 8,75 % (35% de la part du bloc local)
    - CAMVS 16.25% (65% de la part du bloc local)
  - o MOA (CAMVS) : 25%
- Le périmètre sous MOA SNCF Gares & Connexions
  - o 50% sur le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) financé selon les clés suivantes :
    - 50% IDFM,
    - 25% Région
    - 25% MOA (SNCF G&C)
  - o 50% sur l'opération de Pôle- financée selon les clés suivantes :
    - Etat : 15%
    - Région : 35%,
    - Bloc local 25%
      - CD77 : 8,75 % (35% de la part du bloc local)
      - CAMVS 16.25% (65% de la part du bloc local)
    - MOA (SNCF G&C) : 25%

### **1.5. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2023. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 3 % par an au-delà.

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

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

- La convention de financement DOCP – concertation préalable – Schéma de principe – enquête publique (n°16DPI020), d'un montant de 1,3 M€, approuvée en CP Région le 21/09/2016 (n°CP2016-399), et au CA d'IDFM le 05/10/2016 (Délibération n°2016/456) notifiée le 03/03/2017.
- Les études AVP du périmètre ferroviaire d'un montant de 3,37 M€ ont été financées dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,898 M€) et d'un financement complémentaire assuré par la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (d'un montant de 0,472 M€) – convention n°20D08445, délibérée au Conseil Communautaire de la CAMVS le 3 février 2020 (CP 2020.1.58.38).
- La convention de financement de l'enquête publique d'un montant de 0,15 M€, approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 07/06/2022 – convention n°21D12505
- La convention de financement des études AVP du périmètre intermodal et de consolidation de l'AVP administratif d'un montant de 0,805 M€, approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 11/07/2022 – convention n°21D12525.
- La Convention de financement des études PRO d'un montant de 5,05 M€ ont été financées dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,525 M€) et d'un financement CPER (d'un montant de 2,525 M€), approuvé en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 08/12/2022 – convention n°21D112526

Il est convenu ce qui suit :

## 2. Définitions

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

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

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

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

## 3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux relatifs aux acquisitions foncières et aux premiers travaux du pôle de Melun.
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des acquisitions foncières et premiers travaux du pôle de Melun dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- de définir les documents à remettre aux Parties

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

« **Pôle d'échanges multimodal de Melun- acquisitions foncières et 1<sup>ers</sup> travaux** ».

### 3.1. Périmètre de la convention

La convention porte sur le financement

- Sous la maîtrise d'ouvrage de la CAMVS :
  - Acquisitions foncières pour les emprises chantier au sud ;
  - Acquisitions foncières de la future zone de régulation de la gare routière nord ainsi que la libération de ce foncier et la reconstitution des installations ferroviaires.
- Sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions :
  - Déconstruction du bâtiment B10 au Nord et des deux bâtiments ICF au Sud ;
  - Travaux de relogement des activités d'exploitation de gare, actuellement dans le bâtiment du B10, au sein du Bâtiment Voyageurs actuel ;
  - Suppression de l'accès de la gare « E4 » et reconfiguration de l'accès « E2 » ;
  - Location d'un terrain déporté sur le site d'Haropa Ports de Paris pour du stockage (inclus dans les travaux de Gares et connexions).

*Est exclu de cette convention ainsi que des futures conventions propres au financement de cette opération, le financement des loyers des terrains acquis par la CAMVS dans le cadre de cette convention de financement.*

### 3.2. Délais de réalisation

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les acquisitions foncières et les premiers travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 48 mois à partir de la notification de la convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des acquisitions foncières et des premiers travaux objet de la convention figure en Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation.

## 4. Rôles et engagements des parties

### 4.1. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité

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

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

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

### 4.2. La maîtrise d'ouvrage

#### 4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage

SNCF Gares & Connexions et la CAMVS sont désignés maîtres d'ouvrage du Projet.

- SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage des travaux prévus à l'article 3.1 ;
- la CAMVS est maître d'ouvrage des acquisitions foncières et travaux prévus à l'article 3.1.

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

SNCF Gares & Connexions est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** du Projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

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

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

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

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 3.2 de la convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant SNCF Gares & Connexions et la CAMVS, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relative aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du Projet.

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

#### 4.2.3. Engagements des Maîtres d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des travaux du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

Le(s) maître(s) d'ouvrage s'engage(nt) 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.

### 4.3. Les financeurs

#### 4.3.1. Identification

Le financement du Projet, s'inscrit dans le cadre du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département de Seine-et-Marne ;
- la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine.

#### 4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.3.

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

### 5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 5 050 000 € HT en euros courants.

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

## 5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage

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

<b>Pôle de Melun</b>		
<b>Acquisitions foncière et 1er travaux</b>		
<b>Bénéficiaires</b>	<b>Poste de dépense (suffisamment détaillé)</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT (courants)</b>
MOA SNCF Gares & Connexions	Démolition B10 Reconstitution accès E4 Démolition des bâtiments ICF	2 045 000 €
	Relogement de l'activité SNCF Transilien du B10 au sein du BV actuel	155 000 €
	Location du terrain Haropa Ports de Paris pour stockage déporté	200 000 €
	Sous-total SNCF G&C	2 400 000 €
MOA CAMVS	Acquisition foncière pour chantier sud (ICF La Sablière)	1 510 000 €
	Acquisition foncière pour la zone de régulation	70 000 €
	Libération du foncier de la zone de régulation (études et travaux)	1 070 000 €
	Sous-total CAMVS	2 650 000 €
TOTAL		5 050 000 €

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

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



### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants.

	Pôle de Melun					
	Acquisitions foncières et 1ers travaux					
	Montant € courants HT et clés de financement					
	Etat	Région	CD77	CAMVS	SNCF Gares & Connexions	TOTAL
MOA SNCF Gares & Connexions	360 000 €	840 000 €	210 000 €	390 000 €	600 000 €	2 400 000 €
	15%	35%	8,75%	16,25%	25%	100%
MOA CAMVS	397 500 €	927 500 €	231 875 €	1 093 125 €		2 650 000 €
	15%	35%	8,75%	41,25%		100%
<b>TOTAL</b>	<b>757 500€</b>	<b>1 767 500 €</b>	<b>441 875 €</b>	<b>1 483 125 €</b>	<b>600 000 €</b>	<b>5 050 000 €</b>

En outre, l'accord par l'État de ce plan financement est soumis à l'engagement par IDFM, la Région Ile-de-France et SNCF Gare & Connexions de 2,4 M€ courants supplémentaires dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité pour financer des 1<sup>ers</sup> travaux sur le périmètre de MOA SCNF Gare & Connexion.

### 5.4. Modalités de paiement

#### 5.4.1. Echéanciers des appels de fonds

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

#### 5.4.2. Versement d'acomptes

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

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

#### A - Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués, en proportion du taux ou du barème de la subvention. La demande est complétée d'un état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

#### B - Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.20 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

#### C - Demande de versement des acomptes auprès du Département de Seine-et-Marne :

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3;

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

#### D - Demande de versement des acomptes auprès de la CAMVS :

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 5.3.

Conformément à l'ordonnance du 26 juin 2014, dans le cadre de la modernisation de l'action publique, l'utilisation d'un portail électronique est obligatoire depuis le 1er janvier 2020. Ainsi, les appels de fonds (acomptes ou solde) devront être adressés sur le portail gratuit et sécurisé Chorus Pro <https://chorus-pro.gouv.fr>.

#### E - 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 fonds relai « CPER Mobilités », la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 par dérogation à son règlement budgétaire et financier et permet ainsi le versement d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département de Seine-et-Marne au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département tel que prévu à l'article 5.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 5.1, avant le versement du solde.

Pour la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 5.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 5.1.

#### 5.4.3. Versement du solde

##### A - Demande de versement du solde auprès de la Région :

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

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre les maîtres d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
  - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Pour la SNCF Gares et Connexions, la signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise.
  - Pour la CAMVS Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués au paragraphe 5.4.2;

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

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

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

##### B - Demande de versement du solde auprès de l'État :

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

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

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

#### C - Demande de versement du solde auprès du Département de Seine-et-Marne :

Pour le Département de Seine-et-Marne et conformément à son Règlement Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du Maître d'ouvrage.

#### D - Demande de versement du solde auprès de la CAMVS :

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité ou par le commissaire aux comptes du Maître d'Ouvrage.

#### 5.4.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

#### 5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

RIB SNCF Gare & Connexions :

Compte en EUR (EURO)

IBAN<sup>(1)</sup> : FR76 3000 4013 2800 0139 0369 404

BIC<sup>(2)</sup> : BNPAFRPPXXX

RIB <sup>(3)</sup> :	Code banque	Code agence	Numéro de compte	Clé RIB	Agence de domiciliation
	30004	01328	00013903694	04	LA DEFENSE ENT (01328)

Pour la CAMVS :

Code banque : 30001

Code guichet : 00525

N° de compte : D7710000000

N° SIRET : 247 700 057 00018

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60 <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>	DRIEAT – SPOT – UBSF
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité cellulenumerationdirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr
Département de Seine-et-Marne	Département de Seine-et-Marne Direction des Transports Hôtel du département CS 50337 77010 MELUN CEDEX Tel : 01 64 14 72 92	Service Administratif et Financier <a href="mailto:safdt@departement77.fr">safdt@departement77.fr</a>
CAMVS	Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine 297, rue Rousseau Vaudran CS 30187 77198 Dammarie-lès-Lys Cedex Tél : 01 64 79 25 25	Direction Aménagement du Territoire – Service Mobilité Ksenija.do-calvario@camvs.com
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des Infrastructures – Département Management de Projets et Expertises (MPE)
SNCF Gares & Connexions	SNCF - DGIF – Campus Rimbaud 10 rue Camille MOKE 93212 Saint DENIS	Secrétariat Général clement.tourte@sncf.fr

## **5.5. Caducité des subventions**

### **5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

est désengagée et désaffectée par décision de la présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de Seine-et-Marne

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

##### ▪ En matière de demande de versement d'un premier acompte

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

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

##### ▪ En matière de demande de versement du solde

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

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

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

#### 5.5.5. Caducité des subventions de la CAMVS

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine une demande de versement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée.

Le bénéficiaire dispose d'un délai de quatre ans, à compter de la date de première demande d'acompte, pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le versement du solde est considéré caduc et est annulé. Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée compétente peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

#### **5.6. Comptabilité du bénéficiaire**

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

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

### **6. Gestion des écarts**

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

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

#### **6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

#### **6.2. En cas de dépassement du coût du Projet**

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

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

## **7. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

## **8. Modalités de contrôle**

### **8.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **8.3. Intervention d'experts**

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



## **9. Modalités d'audit**

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 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.

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

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

### **10.1. Le comité de pilotage**

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

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **10.2. Le comité des financeurs**

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

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

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

Le(s) maître(s) d'ouvrage établit/établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

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

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

#### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;

- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

## 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

## **11. Bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructure de transport réalisés avec le concours de financements publics [bilan LOTI- art. L.1511-6 Code des transports]**

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Pôle d'échanges multimodal de Melun » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

## **12. Dispositions générales**

### **12.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

### **12.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

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

Pour la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, la date de prise en compte des dépenses court à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2023 par dérogation à l'article 17 du Règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France.

Pour la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, conformément aux dispositions de l'article 17 de son Règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

La date de prise en compte des dépenses par l'État, le Département de Seine-et-Marne et la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine court à compter de la date indiquée par la délibération de la Région Île-de-France approuvant la présente convention.

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

Pôle de Melun – Convention AF et 1<sup>ers</sup> TRAVAUX

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

MOA SNCF Gares et Connexions	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	104	234	6	4	4	4	4	<b>360 k€</b>
Région Île-de- France	243	547	10	10	10	10	10	<b>840 k€</b>
Département 77	60	135	3	3	3	3	3	<b>210 k€</b>
CAMVS	112	253	5	5	5	5	5	<b>390 k€</b>

MOA CAMVS	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat		119,250	198,750	71,500	5,000	2,000	1,000	<b>397,500 k€</b>
Région Île-de- France		278,250	463,750	168,500	10,000	5,000	2,000	<b>927,500 k€</b>
Département 77		69,560	115,940	40,375	4,000	1,000	1,000	<b>231,875 k€</b>

## **Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation**

Travaux sous MOA G&C :

	2023		2024				2025			
	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
Démolition B10										
Reconstitution accès E4										
Démolition des bâtiments ICF										
Relogement de l'activité SNCF Transilien du B10 au sein du bâtiment voyageur actuel										
Location du terrain Haropa Ports de Paris pour stockage déporté (avant lancement des travaux principaux)										

Travaux sous MOA CAMVS :

	2023		2024				2025			
	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T
Acquisition du foncier pour chantier Sud (ICF La Sablière)										
Libération foncier zone de régulation (travaux)										
Acquisition du foncier zone de régulation										



## **Annexe 6 - Convention T1 Est**

**2023**

# **Prolongement du T1 à l'Est Bobigny – Pablo Picasso**

—

## **Val de Fontenay**

Convention de financement relative  
aux travaux (REA 6)

**Convention n°23D25240**



## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Préambule .....	7
1.1. Objectifs du Projet .....	7
1.2. Historique .....	7
1.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....	8
1.4. Caractéristiques principales du Projet .....	8
1.5. Coût d'objectif global du Projet .....	9
1.6. Modalités d'actualisation .....	9
1.7. Rappel des conventions de financement antérieures .....	9
1.8. Principe de conventionnement .....	11
2. Définitions .....	12
3. Objet de la convention .....	12
3.1. Périmètre de la convention .....	12
3.2. Délais de réalisation .....	13
4. Rôles et engagements des parties .....	13
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	13
4.2. La maîtrise d'ouvrage .....	13
4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage .....	13
4.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage .....	14
4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage .....	15
4.3. Les financeurs .....	15
4.3.1. Identification .....	15
4.3.2. Engagements .....	15
5. Modalités de financement et de paiement .....	16
5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....	16
5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....	16
5.3. Plan de financement .....	16
5.4. Modalités de paiement .....	17
5.4.1. Echéanciers des appels de fonds .....	17
5.4.2. Versement d'acomptes .....	17
5.4.3. Versement du solde .....	18
5.4.4. Paiement .....	19
5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation .....	19
5.5. Caducité des subventions .....	20
5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	20
5.5.1. Caducité au titre du décret n° 2018-514 <i>de l'État</i> .....	21
5.5.1. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	21
5.6. Comptabilité des bénéficiaires .....	21
6. Gestion des écarts .....	21

6.1.	En cas d'économies par rapport au coût du Projet .....	21
6.2.	En cas de dépassement du coût du Projet.....	22
7.	Modification de l'avant-projet .....	22
8.	Modalités de contrôle .....	23
8.1.	Par les financeurs .....	23
8.2.	Par Île-de-France Mobilités .....	23
8.3.	Intervention d'experts .....	23
9.	Modalités d'audit .....	23
10.	Organisation et suivi de la convention.....	23
10.1.	Le comité de pilotage .....	23
10.2.	Le comité des financeurs.....	24
10.3.	L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	24
10.4.	Suivi de la communication institutionnelle .....	25
11.	Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....	25
12.	Dispositions générales .....	25
12.1.	Modification de la convention .....	25
12.2.	Règlement des litiges .....	25
12.3.	Résiliation de la convention .....	26
12.4.	Date d'effet et durée de la convention.....	26
12.5.	Date d'éligibilité des dépenses .....	26
ANNEXES.....		33
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (€).....		34
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....		35

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_/\_\_/\_\_,
- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du JJ/MM/AAA
- **Le conseil départemental du Val-de-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 94 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du JJ/MM/AAA

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

**En deuxième lieu,**

- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du JJ/MM/AAA
- **La RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son président directeur général, dûment habilitée à signer la présente convention,

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

**Et en dernier lieu,**

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

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

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

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

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

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 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 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération n° CP 2022-330 de la commission permanente du 23 septembre 2022 du conseil régional approuvant la convention de financement n°5 relative à la phase travaux (REA 5),

**Vu** la délibération n°2017-5-1.8.8 du conseil départemental du Val-de-Marne en date du 18/12/2017 approuvant son règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération n° 2006-0899 du STIF du 11 octobre 2006 relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

**Vu** la délibération n° 2009-0571 du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique,

**Vu** la délibération n°5-4 du 25 avril 2013 de la commission permanente du conseil général de la Seine-Saint-Denis approuvant les bilans des concertations et le dossier d'enquête publique,

**Vu** la délibération n° 2012-371 du 13 décembre 2012 du conseil du STIF approuvant le schéma de principe complémentaire,

**Vu** la délibération n° 5-5 du 21 novembre 2013 de la commission permanente du conseil général de la Seine-Saint-Denis déclarant l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois,

**Vu** la délibération n° 2014-406 du conseil du STIF du 1er octobre 2014 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

**Vu** la délibération n°5-1 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 12 février 2015 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

**Vu** la délibération n°06-05 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 18 octobre 2018 déclarant à nouveau l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay,

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°2019-0377 du 8 février 2019 prorogeant les effets de l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois,

**Vu** le protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est entre Bobigny - Pablo Picasso et Val de Fontenay notifié le 23 juillet 2019,

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

**Vu** la délibération du conseil départemental de Seine-Saint-Denis n° ..... du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant la présente convention ;

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

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

# 1. Préambule

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

## 1.1. Objectifs du Projet

Le Projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur ont motivé ce Projet :

- un maillage en transport en commun de l'est parisien ;
- une exploitation optimisée de la ligne T1 historique (SMR/PACT T1) ;
- une meilleure liaison entre les quartiers ;
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite ;
- la requalification des territoires.

## 1.2. Historique

Après plusieurs phases de concertation menées à partir de 2001, le conseil du STIF a approuvé le 8 juillet 2009 le bilan de la Concertation Préalable, préconisant notamment la poursuite du projet avec une desserte du centre-ville de Noisy-le-Sec par la rue Jean Jaurès. Il a également désigné le Département de la Seine Saint-Denis maître d'ouvrage des études et travaux d'insertion urbaine des aménagements de voirie et la RATP maître d'ouvrage des études et travaux du système de transport.

En 2010, une étude d'exploitation sur l'ensemble de la ligne T1 a conclu à l'opportunité d'une coupure d'exploitation (ou station de régulation) à Bobigny – Pablo Picasso et à la nécessité d'adapter les infrastructures existantes du T1 entre les stations « Bobigny - Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec ». En conséquence, le périmètre d'intervention du projet s'étend de la station « Bobigny - Pablo Picasso » à la « gare de RER de Val de Fontenay ».

Le schéma de principe a été approuvé le 13 décembre 2012 par le conseil du STIF.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire qui se sont déroulées du 27 juin au 31 juillet 2013, ont conduit, sur la base de l'avis favorable de la commission d'enquête le 2 septembre 2013, le Département de la Seine Saint-Denis le 21 novembre 2013 à déclarer le projet d'intérêt général. Les préfets de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré conjointement le projet d'utilité publique le 17 février 2014. L'avant-projet a été approuvé par le conseil du STIF du 1er octobre 2014, puis le 12 février 2015 par le Département de la Seine Saint-Denis. Considérant que la déclaration de projet a une durée de validité de 5 ans, le Département de la Seine Saint-Denis a, le 18 octobre 2018, à nouveau déclaré le projet d'intérêt général.

Par arrêté inter-préfectoral n°2019-0377 du 8 février 2019, les préfets de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ont conjointement prorogé pour 5 ans les effets de l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois.

En octobre 2018, un protocole de financement puis une convention de financement REA2 ont été approuvés en commission permanente régionale puis en conseil d'administration d'IIDFM. Ils ont en outre découpé le projet en 2 tranches fonctionnelles et permis aux MOA d'étudier un avant-projet modificatif devant aboutir à de nouveaux coût et planning objectifs pour les 2 MOA.

Par un protocole d'accord notifié le 23 juillet 2019 relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est, les maîtres d'ouvrage et les financeurs s'engagent à réaliser une première tranche



fonctionnelle du prolongement entre Bobigny et le futur site de maintenance et remisage du prolongement du T1.

Cette tranche inclut :

- le prolongement de la ligne T1 entre les stations « Gare de Noisy-le-Sec » et « Rue de Rosny », ainsi que la création des stations et du terminus provisoire associés ;
- la réalisation d'une station de régulation à la station « Bobigny - Pablo Picasso » et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations « Bobigny - Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec » ;
- la création d'un site de maintenance et de remisage des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- le réaménagement de la sente piétonne permettant la correspondance avec le pôle RER de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

Pour tenir compte des évolutions du projet, et notamment du principe de phasage du Projet, un avant-projet modificatif, approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités en juin 2020, a permis de mettre à jour le programme, le coût et les délais du Projet.

L'avenant au CPER 2015-2020 approuvé par la délibération du conseil régional n° CR2021-004 en date du 4 février 2021, initialement doté d'une enveloppe de 300 M€, a porté le financement du Projet à 356,404 M€ sur la période 2015-2022.

Cette convention porte sur le financement des besoins exprimés par les maîtres d'ouvrage pour la tranche fonctionnelle n°2 jusqu'à fin 2024.

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

Le prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay figure :

- dans le SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- au plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au CPER 2015-2020, où il est doté d'une enveloppe de 300 M€, et son avenant, approuvé par la délibération du conseil régional n°CR2021-004 en date du 4 février 2021 qui porte le financement du projet à 356,404 M€ sur la période 2015-2022.

### **1.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet de prolongement du T1 à Val-de-Fontenay s'inscrit dans la politique d'amélioration du réseau de transports en commun de l'agglomération parisienne, et particulièrement de la Seine Saint-Denis, visant à désenclaver des territoires encore mal desservis et à inciter la population à emprunter les transports collectifs.

Le projet comprend notamment :

- le prolongement de la ligne T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay RER, ainsi que la création des stations et du terminus associés ;
- la requalification complète des espaces publics sur le tracé du prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay ainsi que les acquisitions foncières associées ;
- la réalisation d'une station de régulation à Bobigny – Pablo Picasso et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations « Bobigny – Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec » ;
- le recalibrage de l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec pour l'insertion d'un itinéraire cyclable ;
- la création du site de maintenance et de remisage des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- la suppression de l'A 186 et sa transformation en avenue paysagère ;
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'A 3 ainsi que la démolition de l'ouvrage OA81 et la reconfiguration des bretelles autoroutières associées à Romainville ainsi que la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'A 86 à Fontenay-sous-Bois;
- le réaménagement de la sente piétonne à Val de Fontenay.

La longueur totale du projet est de 10,7 km, dont 7,7 km de voie nouvelle. Le projet comprend la création de 15 nouvelles stations et le réaménagement des 6 stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec. Le prolongement permettra de relier Bobigny à Val de Fontenay en 35 minutes environ. A terme, des correspondances seront assurées avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, le RER A à Val-

de-Fontenay, la ligne M5 à Bobigny Pablo Picasso, la future station de la ligne M11 à Place Carnot, la future station de la M11 à Val de Fontenay, les futures stations de la ligne 15 Est du Grand Paris Express à Bobigny – Pablo Picasso, Pont de Bondy et Val de Fontenay, la future ligne 11 Express de tramway à Noisy-le-Sec et le T Zen 3 à Bondy.

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

Le **coût d'objectif** du Projet, défini au niveau de l'avant-projet modificatif de 2020 validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020, est de 485 400 893 € HT aux conditions économiques de 01/2011.

Ce coût recouvre les frais liés aux études y compris reprises (FMOA et FMOE), d'acquisitions foncières, d'achat, de réalisation, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

Maîtres d'ouvrage	Montant en € HT constants CE de 01/2011
CD93	237 440 000 €
RATP	247 960 893 €
<b>TOTAL</b>	<b>485 400 893 €</b>

### **1.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de janvier (01/2011). Les maîtres d'ouvrage justifieront *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 d'entrée en vigueur de chaque convention successive,
- puis de 1,8 % par an au-delà.

Les appels de fonds seront payés en euros courants.

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

Les conventions de financement déjà notifiées dans le cadre du projet sont les suivantes :

- convention relative à la réalisation des études et l'élaboration du schéma de principe complémentaire et du dossier d'enquête publique, pour un montant total de 10,7 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 17 novembre 2009 (n° CP 09-1225) ;
- convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet et des premières acquisitions foncières, d'un montant total de 22 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 16 novembre 2011 (n° CP 11-991) ;
- avenant à la convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet et des premières acquisitions foncières, pour compléter le financement de l'avant-projet réalisé sur la base d'études techniques de niveau PRO, financer la phase d'assistance à la passation des contrats de travaux (ACT) et poursuivre les acquisitions foncières, d'un montant complémentaire de 11,25 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 20 novembre 2014 (n° CP 14-799) ;
- convention relative aux études d'insertion du tramway à Noisy-le-Sec, d'un montant total de 300 k€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 16 novembre 2016 (n° CP 16-501) ;

- convention REA n°1 relative à la réalisation « Insertion Urbaine » et études du « Système de transport », d'un montant total de 7 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 18 octobre 2017 (n° CP 2017-460) ;
- convention de financement REA n°2 relative à la phase études, acquisitions foncières et travaux (REA2), d'un montant de 68 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 21 novembre 2018 (n° CP 2018-511) ;
- convention de financement REA n°3 relative à la phase études, acquisitions foncières et travaux (REA3), d'un montant de 98,02 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2020 (n° CP 2020-359) ;
- convention de financement REA n°4 relative à la phase études, acquisitions foncières et travaux (REA4), d'un montant de 90,26 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 1<sup>er</sup> avril 2021 (n° CP 2021-148) ;
- convention de financement REA n°5 relative à la phase travaux (REA5), d'un montant de 88,6 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2022 (n°CP 2022-330) ;
- convention de financement relative aux surcoûts des acquisitions foncières de la RATP (tranche fonctionnelle 1), d'un montant de 4,3 M€ HT courants, approuvée en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 23 septembre 2022 (n°CP 2022-330) ;
- le projet fait également l'objet d'un protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est, approuvé en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 22 novembre 2018 (n° CP 2018-511).

Financements antérieurs - Projet de Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay Montant en € courants HT							
Convention	État	Région	CD 93	Syndicat des transports d'Île-de-France	CD94	Total € HT courants	Commission permanente du conseil régional d'Île-de-France
Schéma de principe complémentaire et dossier d'enquête publique	3 000 000	7 700 000	-			10 700 000	17 novembre 2009
Avant-projet et premières acquisitions foncières	-	22 000 000	-			22 000 000	16 novembre 2011
Avenant à la convention avant-projet et premières acquisitions foncières	2 700 000	6 300 000	2 250 000			11 250 000	20 novembre 2014
Etudes relatives aux modalités d'insertion du tramway à Noisy-le-Sec	67 500	157 500		75 000		300 000	16 novembre 2016
Réalisation REA 1 «Insertion urbaine» et études du «système de transport»	3 000 000	3 000 000	1 000 000			7 000 000	18 octobre 2017
Réalisation REA 2 «Insertion urbaine» et études du «système de transport»	37 000 000	20 000 000	10 390 000		610 000	68 000 000	21 novembre 2018
Réalisation REA3 « phase travaux »	14 741 300	72 496 500	9 802 000		980 200	98 020 000	23 septembre 2020
Réalisation REA4 « phase travaux »	34 000 353	46 329 655	9 025 844		902 583	90 258 435	1 <sup>er</sup> avril 2021
Réalisation REA5 « phase travaux »	20 20 753 615	61 654 096	5 171 612		1 021 677	88 601 000	23 septembre 2022
Surcoûts AF RATP	989 000	3 010 000	258 000		43 000	4 300 000	23 septembre 2023
<b>Total</b>	<b>116 251 768</b>	<b>242 647 751</b>	<b>37 897 456</b>	<b>75 000</b>	<b>3 557 460</b>	<b>400 429 435</b>	
	29,03%	60,60%	9,45%	0,02%	0,89%	100,00%	

### **1.8 Principe de conventionnement**

Dans le cadre du protocole d'accord du 23 juillet 2019, précité à l'article 1.7 « Rappel des conventions de financement antérieures », approuvé en commission permanente de la Région le 21 novembre 2018, l'Etat, le conseil régional d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités, les conseils départementaux de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne et les maîtres d'ouvrage ont réaffirmé leur engagement en faveur de la réalisation du prolongement du tramway T1 à l'Est ainsi que son financement.

Il est convenu ce qui suit :

## 2. Définitions

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

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

« **Opération** » : désigne les étapes du projet et leur financement définis dans le cadre de la présente convention ;

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

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

« **Première tranche fonctionnelle** » : est la partie du Projet qui fait l'objet du protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay, entre Bobigny – Pablo Picasso et Rue de Rosny.

## 3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement :

- des frais d'études et de surveillance des deux maitres d'ouvrage ;
- des frais fonciers des deux maîtres d'ouvrage ;
- des travaux d'insertion urbaine réalisés par le Département de la Seine Saint-Denis ;
- des travaux du système de transport réalisés par la RATP,
- des dépenses communes aux deux maîtres d'ouvrage.

- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs au prolongement du T1 à l'Est Bobigny - Pablo Picasso – Val de Fontenay dans le respect du calendrier général du Projet ;

- de définir les documents à remettre aux parties.

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

**« Prolongement du T1 à l'Est Bobigny - Pablo Picasso – Val de Fontenay – Convention de financement n° 6 relative à la phase travaux (REA 6) ».**

### 3.1. Périmètre de la convention

La présente convention couvre de façon prévisionnelle les éléments suivants relatifs à la tranche fonctionnelle n°2 jusqu'à fin 2024 :

**Sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine Saint-Denis :**

- La poursuite des acquisitions foncières et des travaux de libération d'emprises de la tranche fonctionnelle n°2.
- Les frais prévisionnels relatifs à la relocalisation des gens du Voyage présents sur rue de la cote du Nord et rue des Ruffins à Montreuil,
- Le démarrage des travaux d'insertion urbaine sur le linéaire de la tranche fonctionnelle n°2

Il convient d'ajouter à ces travaux :

- les frais de maîtrise d'œuvre y afférent, y compris les frais de constitution du dossier de sécurité ;
- les frais de maîtrise d'ouvrage y afférent comprenant notamment les frais de Sécurité Protection de la Santé (SPS), contrôle technique, de levés topographiques, de conception et de réalisation de l'information sur le projet, les frais de reprographie, les frais d'archéologie préventive, les frais d'indemnisation des professionnels riverains, les frais de gardiennage, les frais de participation aux opérations de relocalisation des gens du Voyage impactés par le Projet et des locataires des immeubles expropriés.

#### **Sous maîtrise d'ouvrage de la RATP :**

La RATP engage au titre de la présente convention les premiers travaux relatifs à la tranche fonctionnelle 2 dans son périmètre, notamment :

- la réalisation de l'ouvrage d'art (OA) A86,
- les dépenses communes liées à la gestion du chantier de l'OA A86,
- le démarrage des travaux du prolongement pour le système de transport et plus particulièrement les postes de redressement.

Il convient d'ajouter à ces travaux les frais de maîtrise d'œuvre et les frais de maîtrise d'ouvrage y afférents.

### **3.2. Délais de réalisation**

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

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

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

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

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

A cet effet, 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.

### **4.2. La maîtrise d'ouvrage**

#### **4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage**

Le **Département de la Seine Saint-Denis** assure la maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie sur la partie prolongée (entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare de Val de Fontenay), de l'insertion urbaine du tronçon « avenue Gallieni », situé entre la RD 933 (ex-RN3) et la gare de Noisy-le-Sec, de la transformation de l'A186 en avenue paysagère et de la création de l'ouvrage de franchissement de l'A3. Pour mémoire, le Département de la Seine Saint-Denis a passé une

convention avec le Département du Val-de-Marne organisant les modalités d'intervention sur son territoire.

Par ailleurs, le Département a accepté en 2022 d'assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements d'intégration urbaine en accompagnement du redimensionnement par la RATP des stations existantes 'Rostand' et 'Delaune' à Bobigny sur le T1 Historique. Cette partie de maîtrise d'ouvrage ne figure pas dans le périmètre défini dans l'AVP-STIF approuvé en 2020.

La **RATP** assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport sur la totalité du linéaire (y compris de la plateforme et des stations) et du site de maintenance et de remisage des rames ; de la restitution des fonctionnalités urbaines autour de la station de régulation de Bobigny – Pablo Picasso et de la mise à niveau des stations entre Bobigny – Pablo Picasso et l'intersection ex-RN3/Avenue Gallieni à Noisy-le-Sec, ainsi que de l'ouvrage d'art, spécifique au tramway, de franchissement de l'A86, ainsi que le réaménagement de la sente piétonne à Fontenay-sous-Bois.

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.

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

Le Département de la Seine Saint-Denis est **maître d'ouvrage coordinateur** du projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'établir les outils communs aux MOA et d'assurer leur mise à jour et suivi régulier (planning d'ensemble du projet, plan de management de projet, analyse des risques, conventions, rapports, éléments de reporting et de synthèse) ;
- de s'assurer du traitement des problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage, avec les exploitants et gestionnaires impactés et avec les projets connexes dans la mesure où il est coordonnateur de l'interface ;
- d'assurer le suivi de la cohérence du projet et le respect du programme selon les prérogatives de chaque MOA sur la base du schéma de principe, de l'avant-projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités puis de l'avant-projet modificatif ;
- de la gestion des relations avec les riverains, conjointement avec la RATP ;
- d'assurer la mise en œuvre du plan de communication dont le suivi est assuré par le comité de communication (article 10.4) ;
- de définir et proposer en cas de besoin, la mise en place d'une politique d'achat commune aux MOA pour l'achat de prestations communes ;
- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

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

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

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, conformément au calendrier défini à l'article 3.2 de la convention, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

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

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

#### 4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- le respect de son coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2011 tel qu'il a été voté en conseil d'Île-de-France Mobilités le 10/06/2020, et tel que rappelé en préambule ;
- la réalisation des éléments du Projet tels que précisés à l'article 3.1, objet de la présente convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds, mis à jour le cas échéant en comité, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément au code de la commande publique.

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

### **4.3. Les financeurs**

#### 4.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré pour la Région dans le cadre du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, par :

- l'État (21%) ;
- la région Île-de-France (49%) ;
- le département de Seine-Saint-Denis (27%) ;
- le département du Val-de-Marne (3%).

Ces clefs de répartition pourront faire l'objet d'un rééquilibrage dans les prochaines conventions REA pour prendre en compte les clefs du prochain CPER.

#### 4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé en préambule.



## 5. Modalités de financement et de paiement

### 5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 15 231 000 euros en euros courants hors taxes.

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

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

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

Prolongement du T1 à l'est – Bobigny – Pablo Picasso – Val de -Fontenay Convention de financement n°5 relative à la phase travaux (REA6)		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
CD93	Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre	425 000 €
	Foncier	500 000 €
	Travaux	1 895 000 €
	Sous Total CD93	2 820 000 €
RATP	Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre	1 214 000 €
	Dépenses communes	1 712 000 €
	Travaux	9 485 000 €
	Sous Total RATP	12 411 000 €
<b>TOTAL</b>		<b>15 231 000</b>

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

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

### 5.3. Plan de financement

Les missions, objets de la présente convention, sont financées sous forme de subventions d'investissement et de fonctionnement suivant les montants indiqués dans les tableaux ci-après.

Le plan de financement est établi en euros courants.

	Montants € courants HT et clés de financement				
	Etat	Région	CD93	CD94	Total
	21%	49%	27%	3%	100%
MOA CD93	592 200	1 381 800	761 400	84 600	<b>2 820 000</b>
MOA RATP	2 606 310	6 081 390	3 350 970	372 330	<b>12 411 000</b>
<b>Total</b>	<b>3 198 510</b>	<b>7 463 190</b>	<b>4 112 370</b>	<b>456 930</b>	<b>15 231 000</b>

## **5.4. Modalités de paiement**

### **5.4.1. Echéanciers des appels de fonds**

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

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par les maîtres d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, les maîtres d'ouvrage transmettent une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10, ou lors d'un dialogue budgétaire bilatéral avec chaque financeur. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

### **5.4.2. Versement d'acomptes**

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

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

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

#### *5.4.2.1. Demande de versement des acomptes auprès de la Région*

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

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

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

#### *5.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département de la Seine Saint-Denis*

La demande de versement des acomptes formulée par la **RATP** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

#### 5.4.2.4. *Demande de versement des acomptes auprès du Département du Val-de-Marne*

La demande de versement des acomptes par le **Département de la Seine-Saint-Denis** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La demande de versement des acomptes formulée par la **RATP** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

#### 5.4.2.5. *Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et financé dans le cadre du fonds relais « CPER mobilités », la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. 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 a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

Le Département de la Seine Saint-Denis adopte le même principe d'un cumul des acomptes plafonné à 95%.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État aux bénéficiaires est plafonné :

- pour le Département de la Seine Saint-Denis à 80% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 III du **décret n° 2018-514**. Il peut être porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.
- pour la RATP à 90% du montant de la subvention.

#### 5.4.3. Versement du solde

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

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 0, chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement du Projet.

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

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre du Projet en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;
  - le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre les maîtres d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
  - le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.]
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 0;

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

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

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

#### *5.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'Etat :*

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

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

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

#### 5.4.4. Paiement

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

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

#### 5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

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

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

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

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

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
31489	00010	00198757753	47

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

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département de la Seine Saint-Denis	Hôtel du Département Direction de la Voirie et des Déplacements 93006 BOBIGNY Cedex	Direction de la voirie et des déplacements Service des projets de transport
Département du Val-de-Marne	Hôtel du Département Avenue du Général de Gaulle 94011 CRETEIL	Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des projets d'investissements
RATP	Maison de la RATP LAC YF0 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances subvention.investissement@ratp.fr

## 5.5. Caducité des subventions

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

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

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

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

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

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

#### 5.5.1. Caducité au titre du décret n° 2018-514 de l'État

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

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

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

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

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

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

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

### **5.6. Comptabilité des bénéficiaires**

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

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

## **6. Gestion des écarts**

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

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

### **6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

## **6.2. En cas de dépassement du coût du Projet**

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

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter au Projet pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

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

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

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

## **7. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme du Projet, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées au Projet.

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

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

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

## **8. Modalités de contrôle**

### **8.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent un tableau de programmation et de suivi financier présenté à l'occasion de chacune des instances de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous.

### **8.3. Intervention d'experts**

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

## **9. Modalités d'audit**

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

Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture du Projet.

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

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

### **10.1. Le comité de pilotage**

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

Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement 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 des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur 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 du Projet. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **10.2. Le comité des financeurs**

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

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

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

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

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

Le suivi du Projet s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

#### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

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

#### **2/ Le suivi financier et administratif, soit :**

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;

- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation du Projet « Prolongement du tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

### **12. Dispositions générales**

#### **12.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

#### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

### **12.3. Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

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

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

La date de prise en compte des dépenses par l'Etat, le Département de Seine-Saint-Denis et le Département du Val-de-Marne court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par la Région ou de la date indiquée par la délibération par la Région, si elle est différente.

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

Pour le Département de la Seine-Saint-Denis,

**Stéphane TROUSSEL**

Président du conseil départemental  
de la Seine Saint-Denis

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

Pour le Département du Val-de-Marne

**Olivier CAPITANIO**

Président du conseil départemental du Val-de-Marne

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

**Pour la RATP**

**Jean CASTEX**

Président Directeur Général de la RATP



La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

<b>MOA CD 93</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>Total</b>
Etat	207 524	207 524	88 577	59 051	25 200	4 326	<b>592 200</b>
Région	484 222	484 222	206 678	137 785	51 000	17 893	<b>1 381 800</b>
CD93	247 053	247 053	133 648	89 098	39 000	5 549	<b>761 400</b>
CD94	28 832	28 832	13 468	8 979	3 000	1 489	<b>84 600</b>
<b>Total</b>	<b>967 630</b>	<b>967 630</b>	<b>442 370</b>	<b>294 913</b>	<b>118 200</b>	<b>29 257</b>	<b>2 820 000</b>

<b>MOA RATP</b>	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	<b>TOTAL</b>
	10%	20%	20%	20%	20%	7%	3%	<b>100%</b>
Etat	260 631	521 262	521 262	521 262	521 262	182 442	78 189	<b>2 606 310</b>
Région	608 139	1 216 278	1 216 278	1 216 278	1 216 278	425 697	182 442	<b>6 081 390</b>
CD93	335 097	670 194	670 194	670 194	670 194	234 568	100 529	<b>3 350 970</b>
CD94	37 233	74 466	74 466	74 466	74 466	26 063	11 170	<b>372 330</b>
<b>total</b>	<b>1 241 100</b>	<b>2 482 200</b>	<b>2 482 200</b>	<b>2 482 200</b>	<b>2 482 200</b>	<b>868 770</b>	<b>372 330</b>	<b>12 411 000</b>

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

