

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

MODERNISATION DES LIGNES DE RER ET TRANSILIEN

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS	3
PROJET DE DÉLIBÉRATION	5
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION	9
Annexe 1 : Fiches projet	10
Annexe 2 : Prolongement du RER E à l'ouest – EOLE - Convention d'exécution n°1 du protocole relais n° 3	21
Annexe 3 : Ligne Transilien L – Sous-station Asnières-sur-Seine – Convention APO et travaux	42
Annexe 4 : RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°6	70
Annexe 5 : RER E+P – Modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers – Convention travaux	99
Annexe 6 : Déploiement NExTEO sur le RER B et D - protocole révisé	131

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Exécutif conduit la révolution dans les transports pour apporter des conditions de déplacement radicalement changées aux Franciliennes et aux Franciliens. Ainsi, la Région contribue à l'ambitieux programme de renouvellement du matériel roulant en Île-de-France et finance les adaptations nécessaires de l'infrastructure. Elle poursuit la modernisation du réseau via le financement d'opérations améliorant la robustesse. Ce rapport vous propose de participer à la réalisation des 5 opérations suivantes :

1. Prolongement du RER E à l'ouest – EOLE - Convention d'exécution n°1 du protocole relais n° 3

Cette convention prévoit une participation régionale de **169 990 289,86 €** et porte sur la poursuite des travaux de réalisation du prolongement du RER E à l'ouest (EOLE), sous maîtrise d'ouvrage SNCF. Elle s'inscrit dans le cadre du protocole relais n°3 relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet voté par la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France le 29 mars 2023 (délibération n° CP 2023-074).

2. Ligne Transilien L – Sous-station Asnières-sur-Seine – Convention études AVP et premiers travaux

Cette convention prévoit une participation de la Région de **3 241 000 €**. Elle permet de financer les études d'avant-projet et les premiers travaux de sécurisation de l'alimentation à la sous-station d'Asnières sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

3. RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°6

Cette convention prévoit une participation de la Région de **10 500 000 €**. Elle permet de financer la poursuite des travaux d'adaptation des infrastructures du RER B, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, en vue du déploiement du futur matériel roulant MI20.

4. RER E+P – Modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers – Convention travaux

Cette convention prévoit une participation de la Région de **5 096 000 €**. Elle permet de financer les travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

5. Déploiement NExTEO sur le RER B et D - protocole 2023

La Région Île-de-France et l'Etat s'accordent avec les maîtres d'ouvrages SNCF Réseau et RATP sur un nouveau protocole de financement de l'opération Nextéo RER B et D. La région Île-de-France confirme ainsi son entière mobilisation sur cette opération.

Comme demandé par la Présidente de la région en septembre 2022, la procédure de désignation de l'acteur industriel en charge du déploiement de la solution pour les lignes B et D a été relancée en octobre 2022. A l'issue de cette procédure, le montant de l'opération et les modalités de contractualisation avec les maîtres d'ouvrages ont été revues par rapport aux conditions anticipées lors du lancement du projet en 2020.

Ainsi, le protocole 2023, annule et remplace le protocole approuvé par délibération n° CP 2020-

469 du 18 novembre 2020.


Le présent rapport a pour objet d'attribuer quatre subventions en investissement à hauteur de **188 827 289,86 €**.

Ces opérations relèvent de la politique régionale d'amélioration des transports conduite dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 approuvé par délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021. Ces opérations sont également présentées au titre du fonds relai CPER mobilités approuvé par délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022.

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 au règlement relatif aux méthodes comptables et à la 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

MODERNISATION DES LIGNES DE RER ET TRANSILIEN

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

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

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

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

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

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération du n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

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

VU la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2016-220 du 1^{er} juin 2016 relative à l'approbation du schéma directeur du réseau Paris Est,

VU la délibération n° CR 2017-51 modifiée du 9 mars 2017 relative à la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° 2021-002 du 21 janvier 2021 approuvant la troisième convention de financement multisites des études préliminaires Lignes P, J/L, D et R-adaptations des installations fixes,

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

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

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-061 du 23 mars 2022 relative aux travaux n° 3 concernant le projet Nexteo sur les lignes des RER B et D ;

VU la délibération n° CP2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la convention de financement n°5 relative à la poursuite des travaux d'adaptations des infrastructures du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING ;

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

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

VU la délibération n° CP 2023-074 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date de 29 mars 2023 approuvant le protocole relais EOLE n°3 d'exécution du protocole-cadre EOLE relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet,

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 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 l'année 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 2023-305 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer au financement du projet « Prolongement du RER E à l'ouest – EOLE - Convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **169 990 289,86 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **169 990 289,86 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

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

Article 2 :

Décide de participer au financement du projet « Lignes J/L - Sous-station d'Asnières - Convention Etudes AVP et premiers travaux (SNCF Réseau) » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention pour un montant total

maximum prévisionnel de **3 241 000 €**.

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 **3 241 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités. » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11113 « Schéma de secteurs Transilien – Ligne L ».

Article 3 :

Décide de participer au financement du projet « RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°6 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention pour un montant maximum prévisionnel de **10 500 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **10 500 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relais « CPER Mobilités » :

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

Article 4 :

Décide de participer au financement du projet « RER E+P – Modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers – Convention travaux (SNCF Réseau) » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention pour un montant total maximum prévisionnel de **5 096 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **5 096 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités. » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »

- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »
- Opération 11115 « Schéma de secteurs Transilien – Ligne P ».

Article 5 :

Approuve le protocole cadre relatif au financement de l'opération « déploiement NExTEO sur le RER B et D », joint en annexe 6 à la présente délibération.

Autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Article 6 :

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

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

VALÉRIE PÉCRESE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 : Fiches projet

DOSSIER N° 23004992 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE- Convention d'exécution n°1 du protocole relai n°3

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	464 713 714,48 € HT	36,58 %	169 990 289,86 €
	Montant total de la subvention		169 990 289,86 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

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

Dates prévisionnelles : 12 octobre 2016 - 21 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du projet de prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par le conseil régional le 7 juillet 2016 (n° CR 98-16), un premier protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet EOLE approuvé par délibération n° CP 2021-030 du 21/01/2021 et un deuxième protocole relais d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet approuvé par délibération n°CP 2022-215 du 20 mai 2022.

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

Description :

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

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

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre,
- le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la-Jolie,
- la création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie,
- un nouveau système d'exploitation NExTEO (hors champ des 3 740,94 millions d'euros CE 2012 pour la partie bord),
- un nouveau matériel roulant (hors champ des 3 740,94 millions d'euros CE 2012), participant à la performance du projet.

Calendrier prévisionnel de mise en service :

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

Depuis fin 2021, SNCF Réseau indique que les coûts supplémentaires auxquels elle est confrontée l'ont conduit à engager des dépenses complémentaires dont le montant cumulé a atteint celui contractualisé avec les partenaires dans le cadre du protocole approuvé en 2016 (3 740 millions d'euros CE 2012) , puis de 3 protocoles relais de janvier 2021 (182 millions d'euros CE 2012), en mai 2022 (471.2 M€ CE 2012) et en avril 2023 (418.9 M€ CE 2012).

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

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais CPER Mobilités.

Le montant de la subvention est arrêté dans le protocole relais n°3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite du projet (n° CP 2023-074) et ne peut être modifié sans l'accord de tous les financeurs et du maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Ainsi pour la convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3, la répartition entre les financeurs est la suivante :

Etat : 63.42%

Région : 36.58%

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

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

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	464 713 714,48	100,00%
Total	464 713 714,48	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	294 723 424,62	63,42%
Région Île-de-France (sollicitée)	169 990 289,86	36,58%
Total	464 713 714,48	100,00%

DOSSIER N° 23006653 - Lignes J/L - Sous-station d'Asnières - Convention Etudes AVP et premiers travaux (SNCF Réseau)

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	4 630 000,00 € HT	70,00 %	3 241 000,00 €
	Montant total de la subvention		3 241 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 1 février 2023 - 30 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Dans la continuité de la présentation des études préliminaires de février 2023 aux financeurs, des premières investigations ont été conduites afin d'engager au plus tôt la dépose, le transport et la réparation des deux anciens transformateurs. L'objectif de ces premiers travaux est d'assurer notamment la robustesse de l'exploitation pour la période des Jeux Olympiques 2024 en rétablissant une source d'alimentation de secours fonctionnelle à la sous-station électrique d'Asnières.

Description :

Les lignes ferroviaires au départ de Paris Saint-Lazare constituent un axe ouest stratégique et hyper dense entre les régions Île-de-France et Normandie, qui joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et la mobilité interrégionale.

Île-de-France Mobilités et la Région Normandie ont récemment investi significativement dans le renouvellement du parc de matériel roulant.

Or, le déploiement de matériels roulants nouvelle génération (NAT, Régio2N, ...) et leur combinaison sur le secteur d'alimentation de la sous-station d'Asnières en stationnement ou en circulation engendrent des perturbations de l'alimentation électrique du réseau ferroviaire caractérisées par des instabilités basses fréquences. Ces perturbations provoquent des inhibitions de la traction des matériels roulants (alors même que l'alimentation ferroviaire délivre la puissance nécessaire), des difficultés d'accélérations, des désordres sur les protections électriques SNCF et sur celles du réseau RTE (ce qui est formellement interdit par ce gestionnaire).

Des mesures temporaires ont été prises sur le matériel roulant (convertisseur statique isolé) et sur l'infrastructure pour contenir le phénomène (mise en parallèle des deux transformateurs existants). Toutefois, les modifications effectuées sur l'infrastructure privent le système d'un équipement de secours destiné à garantir la robustesse de l'alimentation électrique de la zone de Saint-Lazare. Par ailleurs, des incidents continuent de se produire et peuvent engendrer des suppressions de circulations sur cet axe hyper dense au départ de la 3ème plus grande gare de France par son trafic, au détriment du voyageur.

Dans le cadre du service annuel 2025, la fin du déploiement des matériels roulants Régio2N (en remplacement des TER pour la région Normandie) au départ de Paris-Saint-Lazare va renforcer et accentuer ce phénomène perturbateur.

SNCF Réseau a conduit des études préliminaires pour identifier les aménagements d'infrastructures à réaliser à la sous-station d'Asnières afin que cette dernière puisse fonctionner en adéquation avec les caractéristiques des matériels roulants nouvelle génération. Elles ont été présentées le 08 février 2023 aux directions ferroviaires d'Île-de-France Mobilités, de la Région Île-de-France, de la Région Normandie et de l'Etat.

Ces études ont mis en évidence le besoin d'un phasage d'opération pour :

- Assurer dès à présent la robustesse de l'exploitation et la sécurisation de l'alimentation à la SST d'Asnières pour la période des Jeux Olympiques 2024 par la remise en place d'un secours fonctionnel. Cette première phase travaux est également nécessaire pour préparer les travaux ultérieurs.
- Conduire des études AVP pour consolider la solution technique à mettre en œuvre lors d'une seconde phase travaux.

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

Détail du calcul de la subvention :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais CPER Mobilités.

Le montant de la convention est de 4 630 000 € répartis entre :

- L'Etat à 30 % ,
- La Région à 70 % ,

Localisation géographique :

- ASNIERES-SUR-SEINE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne L

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2024

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	1 455 000,00	31,43%
Premiers travaux	3 175 000,00	68,57%
Total	4 630 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cour sde sollicitation)	1 389 000,00	30,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	3 241 000,00	70,00%
Total	4 630 000,00	100,00%

DOSSIER N° 23006774 - RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-REA n°6

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	15 000 000,00 € HT	70,00 %	10 500 000,00 €
	Montant total de la subvention		10 500 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, DIRECTRICE GENERALE ADJOINTE
FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention relative à la poursuite des études et travaux d'adaptation pour le déploiement du matériel roulant MI20.

Dates prévisionnelles : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

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

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

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

Détail du calcul de la subvention :

Les adaptations des infrastructures du RER B pour le déploiement du MI20 sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais CPER Mobilités.

Le montant global de la convention s'élève à 15 000 000 € pour SNCF Réseau. Cette dernière est répartie entre :

- l'Etat à 30 %,
- la Région à 70 %.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	10 613 265,00	70,76%
Provisions pour risques	932 906,00	6,22%
Maitrise d'oeuvre	2 794 173,00	18,63%
Maitrise d'ouvrage	659 656,00	4,40%
Total	15 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Ile-de-France (sollicitée)	10 500 000,00	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	4 500 000,00	30,00%
Total	15 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006787 - RER E+P - Modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers
– Convention travaux (SNCF RESEAU)**

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

Imputation budgétaire : 908-822-2041723-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	6 400 000,00 € HT	79,62 %	5 096 000,00 €
	Montant total de la subvention		5 096 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Anne BOSCHE-LENOIR, DIRECTRICE GENERALE ADJOINTE
FINANCES et ACHATS

PRESENTATION DU PROJET

Objet du projet : attribution d'une subvention d'investissement pour la réalisation des travaux de modernisation de la bifurcation ferroviaire de Gretz-Armainvilliers.

Dates prévisionnelles : 21 septembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

La convention associée à cette subvention a pour objet le financement des travaux de modernisation de la bifurcation ferroviaire en gare de Gretz-Armainvilliers. Ce projet consiste à relever la vitesse de circulation des trains, pour la faire passer de 30 km/h actuellement à 60 km/h.

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 :

Cette opération est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais CPER Mobilités.

Le montant du périmètre conventionnel s'élève à 7 280 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 30 %,

- la Région à 70 %.

Compte-tenu du principe de décroisement avec l'Etat s'agissant de la prise en charge par l'Etat des factures liées aux bus de substitution estimés à 880 000 €, les taux de financement portat sur le reste des dépenses (hors bus) sont modifiés. Le principe du 70% Région et 30% Etat est donc respecté sur le montant global de la convention, mais des sous-totaux font apparaître des clés différentes qui sont le résultat du décroisement des financements avec l'Etat. Ces clés résultantes sont acceptées par les parties et par le bénéficiaire.

Le coût de l'opération (hors bus de substitution) s'élève à 6 400 000 € courants. Les clés de financement résultantes sont donc les suivantes :

- l'Etat à 20,38 %,
- la région Île-de-France à 79,62 %.

Localisation géographique :

- GRETZ-ARMAINVILLIERS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER E

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR
--

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses travaux de modernisation (hors bus)	6 400 000,00	100,00%
Total	6 400 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	1 304 000,00	20,38%
région Île-de-France (sollicitée)	5 096 000,00	79,62%
Total	6 400 000,00	100,00%

**Annexe 2 : Prolongement du RER E à l'ouest – EOLE -
Convention d'exécution n°1 du protocole relais n° 3**

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3 relative
au financement complémentaire
nécessaire à la poursuite du projet

CONVENTION 23FER014



Yvelines
Le Département



Table des matières

Visas :	4
Article 1. Objet de la convention de financement	6
Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation	7
2.1. Le périmètre de la convention	7
2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation	7
Article 3. Rôle et engagements des parties	7
3.1. L'Autorité organisatrice	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE	7
3.3 Les financeurs	7
3.3.1. Identification	7
3.3.2. Engagements.....	7
Article 4. Modalités de financement et de paiement	8
4.1 Montant de la convention	8
4.2 Plan de financement.....	8
4.3. Régime de TVA.....	8
4.4. Modalités de versement des participations financières	8
4.4.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice du maître d'ouvrage.....	8
4.4.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage	9
4.5. Domiciliation	10
4.6. Comptabilité du Maître d'ouvrage	11
4.7. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire de la Région	11
Article 5. Modalités de contrôle	11
5.1. Exercé par les financeurs	11
5.2. Exercé par IDFM.....	11
Article 6. Gestion des écarts.....	12
Article 7. Modalités de suivi et mise en œuvre de la convention	12
Article 8. Dispositions générales	12
8.1. Modification de la convention	12
8.2. Règlement des litiges.....	12
8.3. Résiliation de la convention	12
8.4. Date d'effet et durée de la convention.....	13
8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile	13

Entre,

En premier lieu,

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

Ci-après désignés par les « financeurs ».

En deuxième lieu,

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

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

En troisième lieu,

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

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

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

VISAS :

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu la délibération n° CP 2023-074 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date de 29 mars 2023 approuvant le protocole relais n°3 d'exécution du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet,

Vu la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 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 n°2023-CD-2-7394 du Conseil départemental des Yvelines en date du 21 avril 2023 approuvant le protocole relais n°3 relatif aux engagement financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE,

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

Vu la délibération n° _____ du Conseil départemental des Yvelines,
Vu la délibération n° _____ du Conseil de Paris,
Vu la délibération n° CP2023- _____ de la commission permanente en date du _____ du
Conseil régional d'Île-de-France ;
Vu la délibération n° _____ d'IDFM,
Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

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

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

La maîtrise d'ouvrage du Projet est portée par SNCF Réseau.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SNCF Réseau expose par conséquent qu'elle doit demander aux Financeurs d'apporter en urgence des financements supplémentaires pour permettre la poursuite sans retard du Projet et en particulier pour signer les marchés à engager en 2023 conformément au planning du Projet.

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

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

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

La présente convention de financement précise, conformément à l'article 2.4 du protocole relais n°3, les modalités de mobilisation des financements prévus par ce protocole pour l'Etat et la Région Île-de-France.

Article 1. Objet de la convention de financement

La présente convention, conclue en application de l'article 2.4 du protocole relais n°3, a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour :

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

La présente convention a pour objet :

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

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

« PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

Convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet »

Article 2. Périmètre et calendrier de réalisation

2.1. Le périmètre de la convention

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

2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation

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

Article 3. Rôle et engagements des parties

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage du projet EOLE

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

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

SNCF Réseau est le seul maître d'ouvrage concerné par la présente convention.

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

3.3 Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement de la présente convention est assuré, conformément aux stipulations de l'article 2.4 du protocole relais n°3, par :

- l'Etat
- la région Île-de-France ;

3.3.2. Engagements

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

Article 4. Modalités de financement et de paiement

4.1 Montant de la convention

Le montant des contributions accordées par l'Etat et la Région Île-de-France pour les travaux dans le cadre de la présente convention est de **352 713 800 € aux conditions économiques de janvier 2012**,

4.2 Plan de financement

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

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE Convention d'exécution n°1 du protocole relais n°3 relative au financement complémentaire nécessaire à la poursuite du projet Montant en euros courants HT et %						
MOA	Etat	Région	CD 92	CD 78	Ville de Paris	TOTAL
%	63,42%	36,58%	0%	0%	0%	100,00%
SNCF Réseau	294 723 424,62	169 990 289,86	0	0	0	464 713 714,48

Pour rappel et conformément à l'article 2.2 du protocole relais n°3, il est convenu que les clefs de financement indiquées à l'article 4.2 ne préjugent pas des clefs de financement de la charge finale des surcoûts du Projet qui seront déterminées au terme de l'application de l'article 7 du protocole-cadre et qui devraient donc donner lieu à la conclusion d'un avenant au protocole-cadre conformément aux stipulations de l'article 7.3 du protocole-cadre.

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

4.3. Régime de TVA

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

4.4. Modalités de versement des participations financières

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

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

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

A-Versement des acomptes pour l'Etat et la Région :

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,

- un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie aux articles 4.2.

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

B- Plafonnement des acomptes

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

Par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 – article 5.

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

C- Versement du solde :

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

Le versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.4.1, signés par le représentant légal ou le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.4.1.B s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

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

4.4.2. Paiement pour le Maître d'ouvrage

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

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

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

4.5. Domiciliation

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

SNCF Réseau :

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

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

Financeurs	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
ETAT	DRIEAT 21-23 rue Miollis 75015 Paris	SpoT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 St-Ouen sur Seine	Pôle finance- Direction de la comptabilité	Pôle Finances – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirection-deComptabilite@iledefrance.fr
IDFM	39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des projets d'investissement Projets ferroviaires	api-marches@stif.info 01 82 53 81 36
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 06 15 33 51 50 aude.pouyes@reseau.sncf.fr

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

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

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

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

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

« CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

4.6. Comptabilité du Maître d'ouvrage

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

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

4.7. Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire de la Région

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

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. À compter de la date de première demande d'acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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

Article 5. Modalités de contrôle

5.1. Exercé par les financeurs

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

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

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

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

5.2. Exercé par IDFM

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

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

Article 6. Gestion des écarts

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

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

Les parties conviennent d'appliquer les stipulations du protocole-cadre approuvé en 2016, et notamment son article 6, ainsi que celles de l'article 5 du protocole relais n°3.

Article 8. Dispositions générales

8.1. Modification de la convention

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des modifications, des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnée à l'article 4.5 de la présente convention qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

8.2. Règlement des litiges

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

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

8.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

8.4. Date d'effet et durée de la convention

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

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

- après versement du solde de la totalité des contributions financière dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la contribution financière selon les modalités prévues à l'article 4.7.

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 participation financière ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

8.5. Mesures d'ordre – Election de domicile

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

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

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

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

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour la Région d'Île-de-France,

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

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour la Ville de Paris,

Anne HIDALGO
Maire de Paris

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI
Président du
Conseil départemental

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER
Président du
Conseil départemental

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR,
Directrice Générale Adjointe Finance & Achats

Fait en 7 exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

Annexe 3 : Ligne Transilien L – Sous-station Asnières-sur-Seine – Convention APO et travaux

2023

Convention de financement relative
aux études AVP et premiers travaux
de la sous-station d'Asnières relatif au
traitement du phénomène de Pompage

Convention n°23FER017



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. Périmètre et calendrier	7
2.1. Périmètre de la convention	7
2.2. Délais de réalisation	7
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opérations.....	8
3.2.1. Identification du Maître d'ouvrage	8
3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage	8
3.3. Les financeurs	8
3.3.1. Identification.....	8
3.3.2. Engagements.....	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Régime de TVA	8
4.2. Estimation du coût de l'opération	8
4.3. Coût de réalisation détaillé	9
4.4. Plan de financement	9
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....	10
4.5.1. Versement d'acomptes	10
4.5.2. Versement du solde	11
4.5.3. Paiement.....	11
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	12
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	12
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	13
Article 5. Modalités de contrôle	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités	13
5.3. Intervention d'experts.....	13
Article 6. Audit.....	13
Article 7. Gestion des écarts.....	14
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif	14
7.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	14
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	14
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	14
8.2. Comité des financeurs.....	16
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....	16
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	16
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études	17
Article 10. CONFIDENTIALITE	17
Article 11. Dispositions générales.....	18
11.1. Modification de la convention	18
11.2. Règlement des litiges.....	18
11.3. Résiliation de la convention	18
11.4. Date d'effet et durée de la convention.....	18
11.5. Mesures d'ordre.....	19
Annexes.....	24

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Monsieur Gilles GAUTRIN, en qualité de Directeur de la Modernisation et du Développement IDF de SNCF Réseau, dûment habilité à cet effet,

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** la délibération n° 2021-002 de la Région Île-de-France du 21 janvier 2021 approuvant la troisième convention de financement multisites des études préliminaires Lignes P, J/L, D et R-adaptations des installations fixes,
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;
- Vu** la délibération n° CR 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** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n°CP2023-305 du relative à l'approbation de la présente convention,
- Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du relative à l'approbation de la présente convention,

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant la réalisation d'un feeder pour le site de Mitry (Atelier et VS), et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

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

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

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

PREAMBULE

Les lignes ferroviaires au départ de Paris Saint-Lazare constituent un axe ouest stratégique et hyper dense entre les régions Île-de-France et Normandie, qui joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et la mobilité interrégionale.

Île-de-France Mobilités et la Région Normandie ont récemment investi significativement dans le renouvellement du parc de matériel roulant.

Or, le déploiement de matériels roulants nouvelle génération (NAT, Régio2N, ...) et leur combinaison sur le secteur d'alimentation de la sous-station d'Asnières en stationnement ou en circulation engendrent des perturbations de l'alimentation électrique du réseau ferroviaire caractérisées par des instabilités basses fréquences. Ces perturbations provoquent des inhibitions de la traction des matériels roulants (alors même que l'alimentation ferroviaire délivre la puissance nécessaire), des difficultés d'accélération, des désordres sur les protections électriques SNCF et sur celles du réseau RTE (ce qui est formellement interdit par ce gestionnaire).

Des mesures temporaires ont été prises sur le matériel roulant (convertisseur statique isolé) et sur l'infrastructure pour contenir le phénomène (mise en parallèle des deux transformateurs existants). Toutefois, les modifications effectuées sur l'infrastructure privent le système d'un équipement de secours destiné à garantir la robustesse de l'alimentation électrique de la zone de Saint-Lazare. Par ailleurs, des incidents continuent de se produire et peuvent engendrer des suppressions de circulations sur cet axe hyper dense au départ de la 3ème plus grande gare de France par son trafic, au détriment du voyageur.

Dans le cadre du service annuel 2025, la fin du déploiement des matériels roulants Régio2N (en remplacement des TER pour la région Normandie) au départ de Paris-Saint-Lazare va renforcer et accentuer ce phénomène perturbateur.

SNCF Réseau a conduit des études préliminaires pour identifier les aménagements d'infrastructures à réaliser à la SST d'Asnières afin que cette dernière puisse fonctionner en adéquation avec les caractéristiques des matériels roulants nouvelle génération. Elles ont été présentées le 08 février 2023 aux directions ferroviaires d'Île-de-France Mobilités, de la Région Île-de-France, de la Région Normandie et de l'Etat. Ces études ont mis en évidence le besoin d'un phasage d'opération pour :

- Assurer dès à présent la robustesse de l'exploitation et la sécurisation l'alimentation à la SST d'Asnières pour la période des Jeux Olympiques 2024 par la remise en place d'un secours fonctionnel. Cette première phase travaux est également nécessaire pour préparer les travaux ultérieurs.
- Conduire des études AVP pour consolider la solution technique à mettre en œuvre lors d'une seconde phase travaux.

La présente convention permet donc de formaliser l'accord des parties en faveur de la réalisation des études AVP et premiers travaux nécessaires au traitement du phénomène de Pompage à la sous-station électriques d'Asnières.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études d'avant-projet et premiers travaux de la sous-station d'Asnières.

Elle a pour objet :

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

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

« Lignes L/J : AVP et premiers travaux de la sous-station d'Asnières relatif au traitement du phénomène de Pompage »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance d'une part, la première phase de travaux de la sous-station d'Asnières afin d'assurer provisoirement la robustesse de l'exploitation et la sécurisation l'alimentation dès la période des Jeux Olympiques 2024 par la remise en place d'un secours fonctionnel et, d'autre part, les études d'avant-projet de la seconde phase de travaux correspondant à la solution cible à mettre en œuvre pour traiter de manière durable le phénomène de pompage de la sous station électrique d'Asnières. Cette première phase de travaux est également nécessaire pour la seconde phase de travaux de la solution cible à mettre en œuvre.

Le périmètre porte notamment sur les points suivants :

- Des premiers travaux pour remise en place d'un secours fonctionnel : réparation des anciens transformateurs (TR3 et TR4)
- Conduire des études AVP pour consolider la solution technique à mettre en œuvre lors d'une seconde phase travaux

Le périmètre et la période de réalisation de la deuxième phase de travaux seront définis à la fin des études de niveau avant-projet financés par la présente convention.

2.2. Délais de réalisation

La durée des études et travaux, objet de la présente convention, est prévue à 36 mois à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 1 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opérations

3.2.1. Identification du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet, objet de la présente convention, est SNCF Réseau.

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

3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation de l'AVP et premiers travaux, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités, par :

- L'État
- La région Île-de-France

3.3.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **4 630 000 € H.T.**

4.3. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

Etudes et travaux de la sous-station d'Asnières			
Maître d'ouvrage	Phase	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	REA 1	Travaux	2 269 000 €
		PR	266 000 €
		MOE	542 000 €
		MOA	98 000 €
	Sous Total		3 175 000 €
	AVP	Travaux	0 €
		PR	121 000€
		MOE	1 045 000 €
		MOA	289 000 €
	Sous Total		1 455 000 €
TOTAL			4 630 000 €

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

L'utilisation des provisions pour risques (PR) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement et en Comité des Financeurs, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.).

4.4. Plan de financement

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

Etudes et travaux de la sous-station d'Asnières			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Financeurs	Etat	Région-Ile de France	Total
Clés	30%	70%	100%
SNCF Réseau	1 389 000,00 €	3 241 000,00 €	4 630 000,00 €

Ces modalités de financement ne préjugent pas des modalités de financement des phases travaux ultérieures qui devront être négociées après la livraison de l'AVP.

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

4.5.1. Versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% des subventions de l'Etat et de la Région est effectué à la signature de la présente convention par l'ensemble des Parties, sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Les acomptes sont versés par les financeurs sur présentation d'appels de fonds du maître d'ouvrage.

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 3.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la signature de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

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

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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

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

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

- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 – article 5.

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

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

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

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

4.5.3. Paiement

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

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

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	Région Île-De-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01.85.57.96.70

Les appels de fonds sont déposés par le Maître d'ouvrage sur la plateforme Chorus Factures Pro. Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro, par financeurs :

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

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

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

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

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

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. À compter de la date de première demande d'acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

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

- En cas de perspective de dépassement

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

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

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du Maître d'ouvrage, sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le Maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs, de comités des financeurs composés des élus et des financeurs.

8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 11 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

Le Maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'Opération devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds sur l'exercice en cours ;
- à informer Île-de-France Mobilités et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative à l'opération : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par les Maîtres 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 : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la Convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

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

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage remet à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 10.

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

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique sont qualifiées de confidentielles.

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

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

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

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

ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES

11.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

11.2. Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

Les éventuels litiges entre les parties liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent, à défaut de règlement amiable.

11.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

11.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

11.5. Mesures d'ordre

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

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

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

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

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

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur de la Modernisation et du Développement IDF

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel

- Livraison études AVP pour consolider la solution technique à mettre en œuvre lors d'une seconde phase travaux prévue en mai 2025
- Premiers travaux pour remise en place d'un secours fonctionnel à la SST d'Asnières prévus en mai 2024

ANNEXE 2

Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Julien LEVEQUE

ANNEXE 3
Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	Total
Etat	277 800,00	694 500,00	416 700,00	1 389 000,00
Région	648 200,00	1 620 500,00	972 300,00	3 241 000,00
TOTAL	926 000,00	2 315 000,00	1 389 000,00	4 630 000,00

**Annexe 4 : RER B – Adaptation des infrastructures SNCF pour
le déploiement du matériel roulant MI20 – Convention PRO-
REA n°6**

2023

Schéma Directeur du Matériel Roulant RER B (déploiement du MING)

Adaptation des infrastructures SNCF pour le déploiement du Matériel Interconnecté Nouvelle Génération (MING)

Convention de financement n°6
relative à la poursuite des études et
travaux d'adaptations d'infrastructure
SNCF du RER B

Convention n°23FER013



SOMMAIRE

PREAMBULE	5
Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. Périmètre et calendrier	7
2.1. Périmètre de la convention	7
2.2. Délais de réalisation	7
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations.....	7
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	7
3.2.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage	8
3.2.3. Engagement du maître d'ouvrage.....	8
3.3. Les financeurs	8
3.3.1. Identification.....	8
3.3.2. Engagements.....	8
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	8
4.1. Régime de TVA	8
4.2. Estimation du coût de l'opération	9
4.3. Coût de réalisation détaillé par maître d'ouvrage	9
4.4. Plan de financement	9
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région.....	10
4.5.1. Versement d'acomptes	10
4.5.2. Versement du solde	11
4.5.3. Paiement.....	11
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation	11
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	12
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	12
Article 5. Modalités de contrôle	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités	13
5.3. Intervention d'experts.....	13
Article 6. Audit.....	13
Article 7. Gestion des écarts.....	13
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	13
7.2. Dispositions en cas de modification des délais	14
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	14
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).....	14
8.2. Comité des financeurs.....	15
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....	16
8.4. Suivi de la communication institutionnelle	16
Article 9. Modification des avant-projets	17
Article 10. Bilan physique et financier de l'opération	17
Article 11. Propriété, communication et diffusion des études	18
Article 12. Dispositions générales.....	18
12.1. Modification de la convention	18
12.2. Règlement des litiges.....	18
12.3. Résiliation de la convention	18
12.4. Date d'effet et durée de la convention.....	19
12.5. Mesures d'ordre.....	19
Annexes.....	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 « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° de la commission permanente du conseil régional en date du ,

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Ile-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 9 rue Jean-Philippe RAMEAU, 93200 SAINT-DENIS, et représenté par Mme Sylvie CHARLES en qualité de Directrice de Transilien, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** »,

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n° 2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Voyageurs ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 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** la délibération n° CP2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la convention de financement n°5 relative à la poursuite des travaux d'adaptations des infrastructures du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING ;
- Vu** la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n° du relative à l'approbation de la présente convention,
- Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° du relative à l'approbation de la présente convention,

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures SNCF pour le déploiement du MING, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

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

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

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

PREAMBULE

Présentation du contexte

Par sa délibération en date du 22 mars 2017, le Conseil d'IDFM a approuvé des opérations de modernisation s'inscrivant dans la perspective de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant MING sur le RER B :

Cette délibération approuve :

- les caractéristiques fonctionnelles des futurs matériels roulants MING pour une mise en service à partir de 2025,
- le financement de la rénovation du matériel roulant MI84 pour un montant de 90,52 M€ (CE 12/2016),
- l'Avant-Projet de l'opération de création d'un atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye,
- le Schéma de Principe de l'opération de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau,
- le Schéma de Principe de l'opération RER B de création de voies de garages de Saint-Rémy-lès-Chevreuse,
- le programme d'études d'adaptation des infrastructures du RER B pour l'arrivée des nouveaux matériels MING.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de la formalisation du financement nécessaire pour adapter les infrastructures SNCF au déploiement du nouveau matériel roulant dit MING.

Cette convention fait suite :

- à la convention de financement relative aux études d'avant-projet (AVP), pour l'adaptation des infrastructures du RER B pour permettre le déploiement du MING votée par délibération n° CP2017-383 du 20 septembre 2017;
- à la convention de financement relative aux études Projet pour l'adaptation des quais et des bâtiments voyageurs votée par délibération n° CP2019-345 du 17 octobre 2019;
- à la convention de financement relative aux études projet (PRO) de la partie hors quai et aux premiers travaux (REA) d'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement des MING votée par délibération n° CP2020-155 du 27 mai 2020;

- à la convention de financement relative aux études Projet d'adaptations des voies de service et aux travaux d'adaptations des quais et des gares du RER B votée par délibération n° CP2021-002 du 21 janvier 2021 ;
- à la convention de financement n°4 relative à la poursuite des travaux d'adaptations d'infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING votée par délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021.
- à la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études et travaux d'adaptations d'infrastructure SNCF du RER B pour le déploiement du matériel roulant MING votée par délibération n° CP2022-319 du 23 septembre 2022

Les adaptations de l'infrastructure à réaliser ont été identifiées dans des études préliminaires, mises à jour et remises à Île-de-France Mobilités en novembre 2018 par la RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs. Elles ont été approuvées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2018. S'agissant des travaux à réaliser par SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, les études préliminaires ont permis d'identifier les adaptations suivantes :

- « Mises aux normes Gabarit » : mise aux normes des quais (cotes H et L) et déplacement des obstacles au gabarit bas
- Rehaussement des quais de « secours »
- Adaptation du dénivelé, au niveau du bâtiment voyageurs (BV), lorsque celui-ci jouxte le quai de « secours » rehaussé
- « Signalisation » : paramétrage KCVP, déplacement de signaux et de points d'arrêt et adaptation de l'EAS (équipement agent seul)
- « Adaptations autres infrastructures » : adaptation des IFTE et autres travaux identifiés (Ouvrages d'art, talus, stabilité de la plateforme...)
- « Adaptations des voies de service » nécessaires à l'arrivée du MING

Les estimations du coût de chacun des lots définis ci-dessus et le coût global de l'opération seront remis à jour au fur et à mesure du rendu des AVP correspondants à Île-de-France Mobilités et de leur validation par ce dernier.

Dans le cadre du Projet, l'avant-projet (AVP) administratif relatif au lot « Quais » a été validé par le Conseil d'Ile de France Mobilités du 11 février 2021 pour un montant de 43 864 k€ CE 01/2016.

Dans le cadre du Projet, l'avant-projet (AVP) administratif relatif au lot « Voies de service » a été validé par le Conseil d'Ile de France Mobilités du 10 octobre 2022 pour un montant de 34,8 M€ CE 01/2016.

La présente convention concerne notamment le financement de la poursuite des études Projet et des travaux d'adaptations des infrastructures SNCF du RER B nécessaires au déploiement du MING.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la poursuite des études et des travaux concernant les adaptations des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MI20.

Elle a pour objet :

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

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

« SDMR Ligne B (déploiement du MING) – convention de financement n°6 relative à la poursuite des études et des travaux concernant les adaptations d'infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MI20 »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER**2.1. Périmètre de la convention**

La présente convention finance la poursuite des études et des travaux d'adaptations des infrastructures SNCF du RER B nécessaires au déploiement du MI20, notamment la poursuite des études PRO et des travaux d'adaptation de la partie hors-quai.

2.2. Délais de réalisation

La date de fin des travaux, objet de la présente convention, est prévue à 48 mois, à compter de la date d'approbation de la convention par le Conseil d'Île-de-France Mobilités

Le planning prévisionnel des travaux préalables aux dates de mise de service de l'opération est joint en annexe 1 à la convention.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage des opérations**3.2.1. Identification du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage des projets objet de la présente convention sont SNCF Réseau.

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

3.2.2. Périmètre d'intervention du maître d'ouvrage

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

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

L'organigramme nominatif du maître d'ouvrage figure en annexe 2.

3.2.3. Engagement du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif inscrit dans chaque AVP de l'opération validé par Île-de-France Mobilités en euros constants aux conditions économiques de 01/2016.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif défini dans l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités exprimé en euros constants ;

- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités, par :

- L'État
- La région Île-de-France

3.3.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **15 000 000 € courants HT**.

4.3. Coût de réalisation détaillé par maître d'ouvrage

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

SDMR Ligne B – Poursuite des études et travaux des adaptations des infrastructures en vue du déploiement du MI20 – convention n°6		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Travaux	10 613 265
	PR	932 906
	MOE	2 794 173
	MOA	659 656
TOTAL		15 000 000

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des études et travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre.

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

L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.). La liste des risques identifiés est présentée par le maître d'ouvrage au premier comité de suivi de l'opération.

4.4. Plan de financement

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

SDMR Ligne B – Poursuite des travaux des adaptations des infrastructures en vue du déploiement du MI20 – Convention n°6			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	100%
SNCF Réseau	4 500 000	10 500 000	15 000 000

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

4.5.1. Versement d'acomptes

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

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds de chaque bénéficiaire, par financeur.

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

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

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

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.

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

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

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

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

c- Plafonnement des acomptes

Par dérogation, pour la Région, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération régionale n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 – article 5.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.

Pour la Région IDF, si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement

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

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

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

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

4.5.3. Paiement

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

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

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

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

Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	Spot / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ILE-DE-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	Aude BRISAC aude.brisac@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

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

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études et travaux réalisées dans le cadre de la présente convention.

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE**5.1. Par les financeurs**

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

Cet article concerne la gestion des écarts constatés après approbation des dossiers d'Avant-projet correspondant à l'opération.

7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet**En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

En cas de dépassement du coût d'objectif

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à IdFM et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France

Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par IdFM, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, IdFM et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente convention de financement.

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

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus à l'article 2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter du maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude modificative.

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

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

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs, de comités des financeurs composés des élus et des financeurs.

8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et les maîtres d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Les maîtres d'ouvrage présentent alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

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

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

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées des avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (Article 2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif, peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté à son Conseil.

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

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

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

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

ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Chaque Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini dans l'AVP tel qu'il aura été approuvé par Île-de-France Mobilités, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

- un rapport de présentation indiquant le descriptif des aménagements réalisés et retraçant l'évolution éventuelle du coût de réalisation et des principales décisions concernant les aménagements dont il assure la maîtrise d'ouvrage,
- le récapitulatif des subventions attribuées,
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs (y compris fonds propres),
- le récapitulatif des dépenses comptabilisées à la date de réalisation du bilan (établi sur la base des décomptes généraux définitifs des marchés lorsqu'ils existent), le calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses comptabilisées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les versements effectués par les financeurs,

- un état des éventuelles suggestions de compléments d'aménagement le concernant consécutives à la mise en service de l'opération.

ARTICLE 11. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Chaque Maître d'ouvrage est propriétaire des Etudes et Résultats des Etudes qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Le Maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'Etudes, après validation du comité des financeurs.

Le Maître d'ouvrage transmet à l'autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'autorité organisatrice.

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

Les résultats d'Etudes seront transmis en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format informatique natif et PDF.

Chaque Maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du Maître d'ouvrage concerné.

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

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

12.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

12.2. Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

Les éventuels litiges entre les parties liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent, à défaut de règlement amiable.

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

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

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5, 10 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

12.5. Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Voyageurs,

Sylvie CHARLES
Directrice Transilien

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Réseau,

Severine LEPERE
Directrice Générale Ile-de-France

Annexes

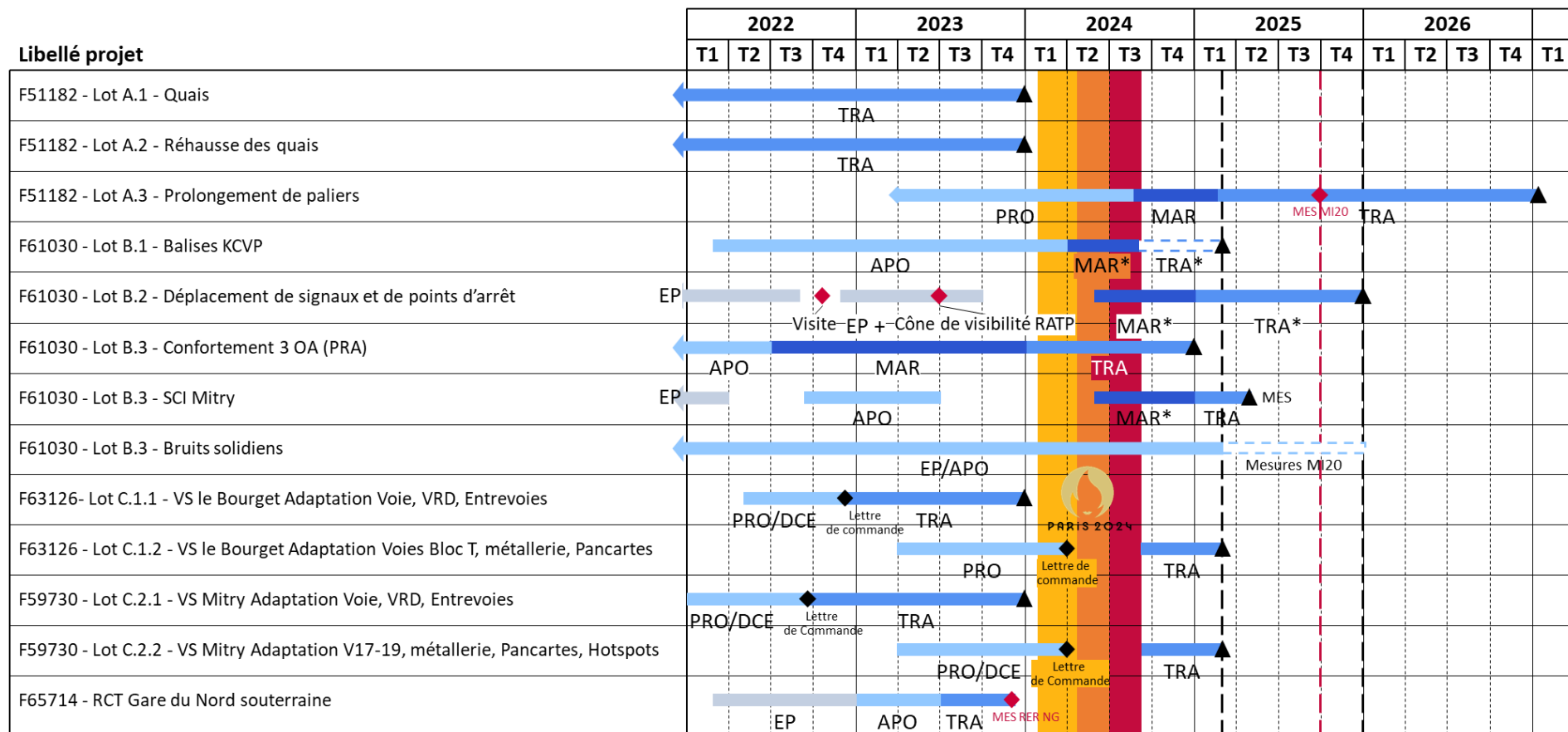
Annexe 1 : Calendrier prévisionnel

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel



Planning à consolider avec les rendus études : *

MAR: Phase marché

RCT,RAV,RVB,Relevage,Quai impact P2

PRa

JO/JP

Rame essais

Mise à dispo

MEX

ANNEXE 2
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Maître d'ouvrage :

Direction de la modernisation et du développement – Agence SDMR

Julien Leveque

ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
-	10%	20%	20%	20%	20%	7%	3%	100%
ETAT 30%	450 000 €	900 000 €	900 000 €	900 000 €	900 000 €	315 000 €	135 000 €	4 500 000 €
RIF 70%	1 050 000 €	2 100 000 €	2 100 000 €	2 100 000 €	2 100 000 €	735 000 €	315 000 €	10 500 000 €
TOTAL	1 500 000 €	3 000 000 €	3 000 000 €	3 000 000 €	3 000 000 €	1 050 000 €	450 000 €	15 000 000 €

Annexe 5 : RER E+P – Modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers – Convention travaux

2023

RER E et Ligne Transilien P

Convention de financement relative aux
travaux de modernisation de la
bifurcation en gare de Gretz-
Armainvilliers

Convention n°23FER019



SOMMAIRE

PREAMBULE.....	5
Article 1. Objet de la convention	10
Article 2. Périmètre et calendrier.....	10
2.1. Périmètre de la convention.....	10
2.2. Délais de réalisation.....	11
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	11
3.1. L'Autorité organisatrice.....	11
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opérations	12
3.2.1. Identification du Maître d'ouvrage	12
3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage.....	12
3.3. Les financeurs	12
3.3.1. Identification.....	12
3.3.2. Engagements.....	12
Article 4. Modalités de financement et de paiement	12
4.1. Régime de TVA	12
4.2. Estimation du coût de l'opération	12
4.3. Coût de réalisation détaillé	12
4.4. Plan de financement.....	13
4.4.1. Plan de financement des travaux (hors bus de substitution)	13
4.4.2. Plan de financement des bus de substitution.....	14
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région	14
4.5.1. Modalités de versement d'acomptes	14
4.5.2. Versement du solde	15
4.5.3. Paiement.....	15
4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	16
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	16
4.7. Comptabilité du Bénéficiaire	16
Article 5. Modalités de contrôle	17
5.1. Par les financeurs.....	17
5.2. Par Île-de-France Mobilités	17
5.3. Intervention d'experts	17
Article 6. Audit.....	17
Article 7. Gestion des écarts.....	17
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif.....	17
7.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention	18
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention	18
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).	18
8.2. Comité des financeurs.....	19
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs	19
8.4. Suivi de la communication institutionnelle.....	20
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études.....	20
Article 10. Confidentialité	21
Article 11. Bilan physique et financier de l'opération.....	21
Article 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	22
12.5. Mesures d'ordre	23
Annexes.....	28

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

Entre,

En premier lieu,

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

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

En deuxième lieu,

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Monsieur Gilles GAUTRIN, en qualité de Directeur de la Modernisation et du Développement IDF de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,

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

En troisième lieu,

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

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

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

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

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

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

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

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

Vu la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2016-220 du 1^{er} juin 2016 relative à l'approbation du schéma directeur du réseau Paris Est,

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

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

Vu la délibération n° CR 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 la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP2023-_____ du _____ relative à l'approbation de la présente convention,

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

DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant la réalisation de la modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

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

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

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

PREAMBULE

CONTEXTE

a. Présentation de la gare de Gretz

La gare de Gretz-Armainvilliers est située sur la ligne ferroviaire de Paris à Mulhouse au niveau du point kilométrique (Pk) 38+321. C'est une gare de bifurcation vers la ligne de Gretz à Sézanne (51) (ouverte aux circulations commerciales de Gretz à Coulommiers (77)).

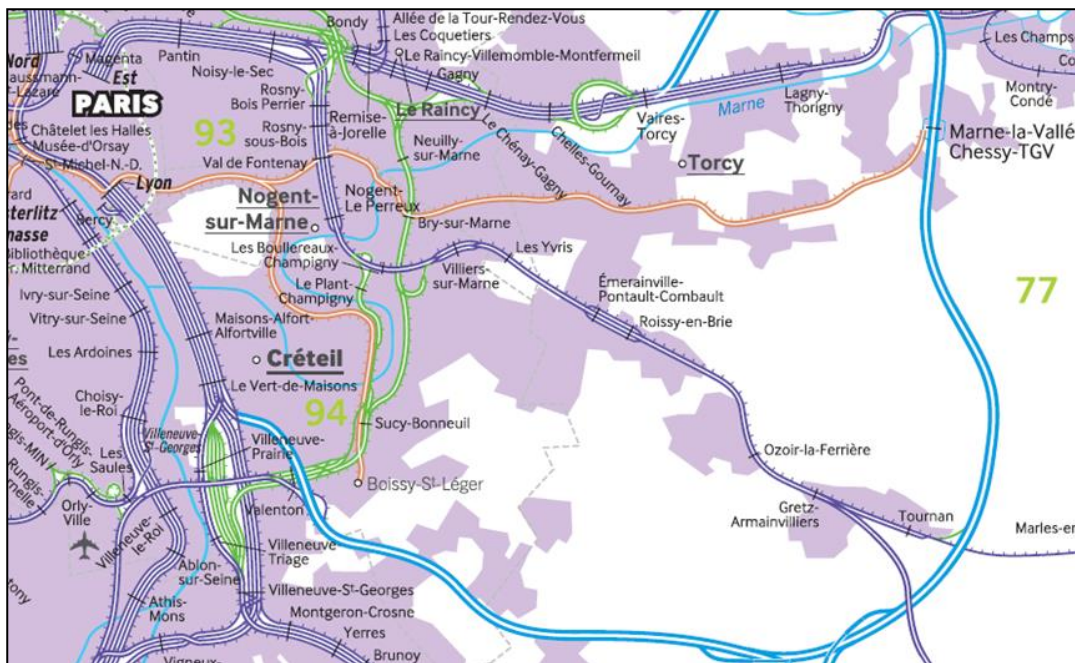


Figure 1: localisation de la gare de Gretz-Armainvilliers

Le plan de voie de la gare est relativement complexe et dense, avec plusieurs fonctionnalités :

- 4 voies principales à quai,
- Une bifurcation à plat vers Coulommiers (2 voies : 1bis et 2bis),
- Une entrée / sortie d'Installation permanente de contre-sens (IPCS) (pas d'IPCS entre Roissy-en-Brie et Gretz),
- Une fonction de voie d'évitement du détecteur boîte chaude (DBC) pour le sens pair,
- Un site de remisage des rames du RER E côté pair de la gare (site de Gretz local),

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

Puis, dans le cadre du prolongement du terminus RER E à Roissy en Brie (projet RER E EST+), il est prévu d'aménager 1 voie supplémentaire sur Salonique et de reprendre la commande des installations du poste A à pied d'œuvre, qui commande l'accès au site de Salonique côté Paris (Voies principales et Voies de service) :

- dans le poste de Gretz PAI 36 pour les installations de voies principales,
- dans le poste B pour les installations de voies de service.

c. Diagnostic issu du schéma directeur

Le plan de voie de la gare de Gretz présente 2 contraintes : **la bifurcation à plat ainsi que la vitesse de la bifurcation vers Tournan**. L'extrait suivant est issu du schéma directeur RER E et ligne P validé le 1^{er} juin 2016.

La configuration « à plat » génère des conflits de cisaillement

La bifurcation de Gretz est « à plat », ce qui signifie que les voies ferrées se croisent au même niveau. Par conséquent, les trains P de Coulommiers et les trains de la ligne E de Tournan, en direction de Paris, cisailent la voie 1 : ils coupent l'itinéraire des trains en provenance de Paris (les trains ligne P à destination de Provins et les Intercités).

Par conséquent, un intervalle d'au moins 4 minutes entre ces itinéraires sécants doit être respecté conformément aux conditions de sécurité.

La dénivellation de la bifurcation de Gretz a été étudiée dans le cadre du Schéma directeur. Cependant, compte-tenu du coût de l'aménagement nécessaire (notamment création d'un saut de mouton en avant-gare de Gretz, d'une zone à 4 voies entre le saut de mouton et la gare de Gretz, la reprise du plan de voies de la gare de Gretz et la modification du poste de signalisation) estimé à près de 125 M€, il n'a pas été proposé de retenir cette solution.

Une vitesse de circulation limitée à 30 km/h

Par ailleurs, la vitesse de circulation au niveau de la bifurcation de Gretz (vers Tournan) se limite à 30 km/h ce qui a un impact sur le temps de parcours des trains de Tournan et de Coulommiers.

Ces aménagements permettraient de gagner environ 20 secondes pour les missions Tournan et 35 secondes pour les missions Coulommiers en heure de pointe comme en heure creuse.

d. Plan de transport EOLE prolongé à Mantes La jolie

- Grille AVP EOLE de 2015

La simplification de Gretz permet d'améliorer la robustesse de la grille.

Sur les aspects de remisage, il était prévu de différencier les flux d'alimentation du matin et de fin de pointe du soir, ce qui est compatible avec la simplification de plan de voie envisagée.

Le matin :

- De Salonique : les 6 trains sont envoyés à Tournan
- De Local : 3 trains envoyés à VSM, 1 train à Tournan

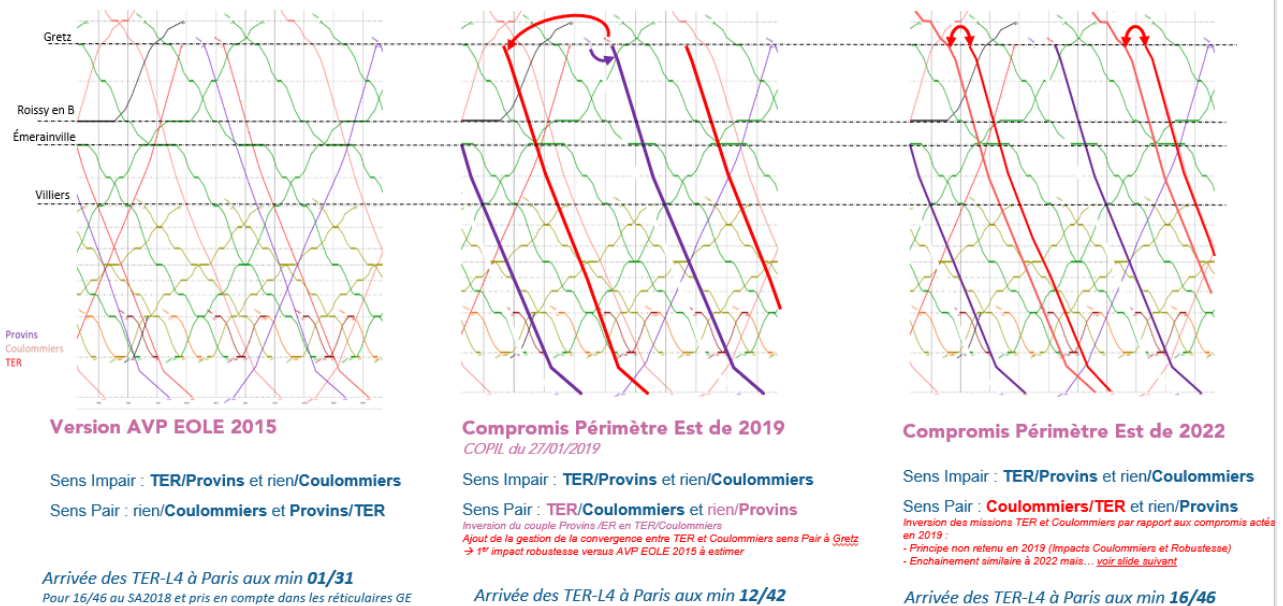
Le soir :

- Vers Salonique : 3 proviennent de VSM et 3 de Tournan
- Vers Local : 3 proviennent de Tournan, 1 de VSM

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

- Grille EOLE dite « de compromis »

SA-MANTES Evolution des structures de Grille



Ce montage de grille est plus capacitaire que le montage AVP EOLE 20215 et renforce l'intérêt du projet de simplification qui permettra d'augmenter la vitesse du franchissement de la bifurcation de 30km/h à 60km/h et la suppression de la Limitation Permanente de Vitesse de 100km/h liée à la présence de la traversée jonction double. A noter que ce projet de grille n'est pas encore validé par les AOM et que des études sont encore en cours. Les études 24h permettant d'étudier les roulements ne sont pas encore réalisées.

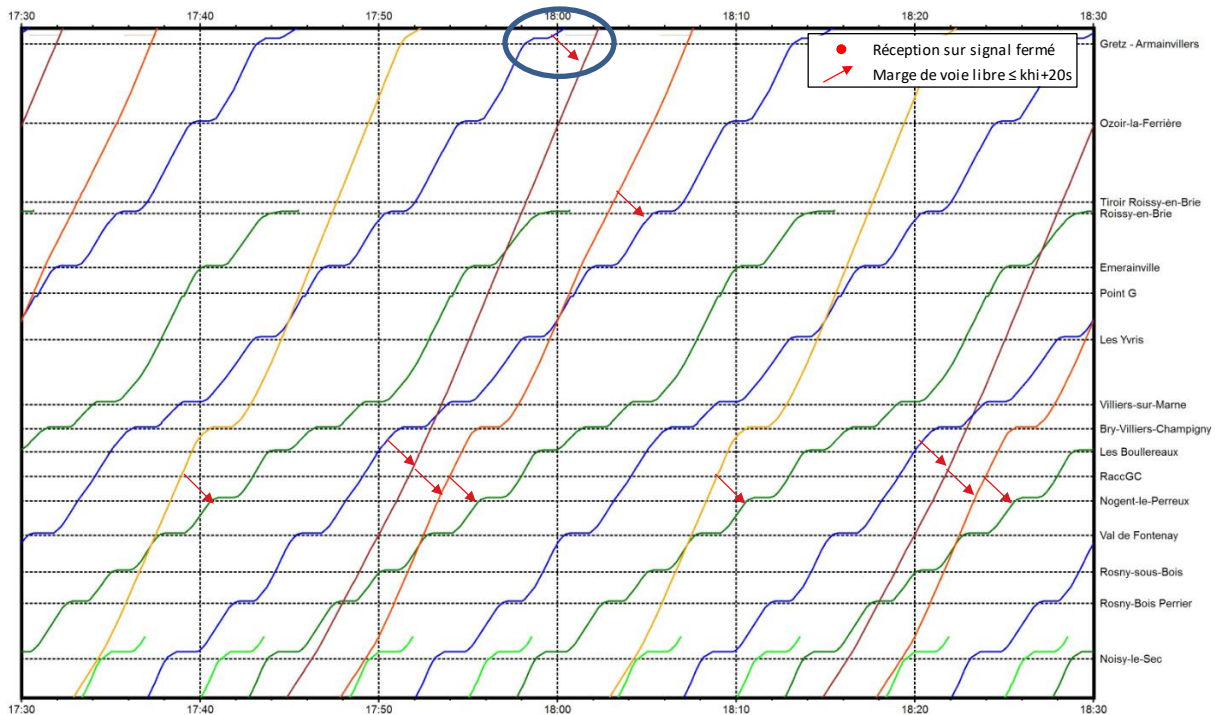
e. Grille Est + (niveau étude préliminaire) : prolongement des missions RER E Villiers à Roissy en Brie

L'intérêt du projet de simplification de Gretz a été quantifié sur les grilles du projet RER est+ en étude préliminaire¹. Il permet :

- Gain de capacité de l'ordre de 15 s pour des itinéraires divergents dû au relèvement de vitesse à 60 km/h de la bifurcation vers Tournan ;
 - Permet notamment d'améliorer la robustesse de la grille du prolongement à Roissy en Brie pour l'HPS, qui présente une marge de voie libre à peine supérieure à 35 s entre un RER E et un TER (voir graphique espace-temps ci-dessous)

¹ Cette grille tient compte uniquement des accroches horaires de la grille EOLE AVP 2015

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers



- Gain en temps de parcours compris entre 20 s pour les RER E et 30 s pour les lignes P de Coulommiers dans le sens impair dû au relèvement de vitesse à 60 km/h de la bifurcation vers Tournan ;
- Suppression du puits de vitesse pour les trains de la ligne P de Provins et les TER dû à la LTV 100 au niveau de la TJS. Cette levée de LTV ne modifie pas les temps de parcours, mais permet de redonner de la marge de régularité aux trains (une partie de la marge était “consommée” par la perte de temps due à la LTV).
- Suppression du glissement court du carré 3623 lié à la suppression de la communication 3608 ab;
- Amélioration de la fiabilité de l'infrastructure :

L'objectif du projet est d'adapter le plan de voies historique de la gare de Gretz-Armainvilliers, en le simplifiant, à l'évolution de l'offre de transport et de l'activité du site (évolution du principe de garage des rames notamment), en tenant compte des besoins de régénération programmés (RAV) dont une partie a été réalisée en 2022. Le projet de simplification présente l'opportunité d'améliorer les vitesses de franchissement de la bifurcation vers Tournan et Coulommiers dans le sens impair et de relever la vitesse de la V2.

Il est donc convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement des travaux de la modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers.

Elle a pour objet :

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

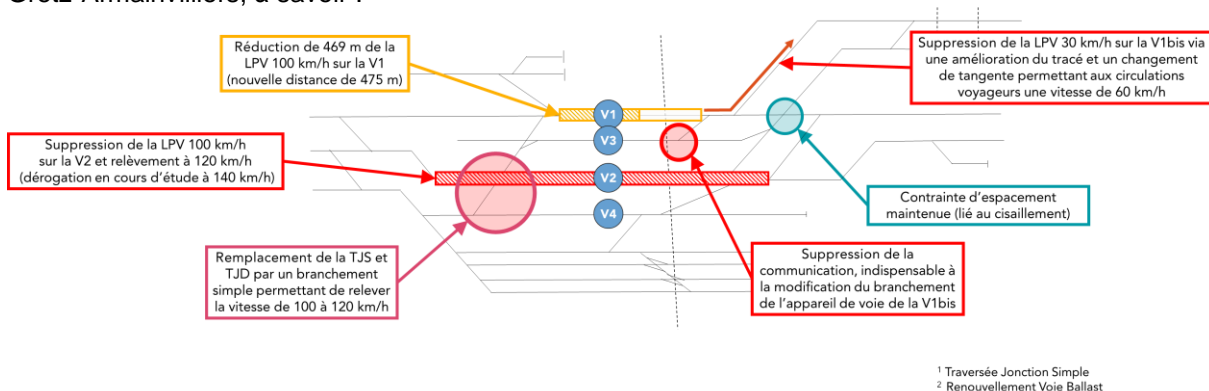
Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante :

« RER E+ P - Convention de financement pour les travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers »

ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

La présente convention finance la réalisation des travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers, à savoir :

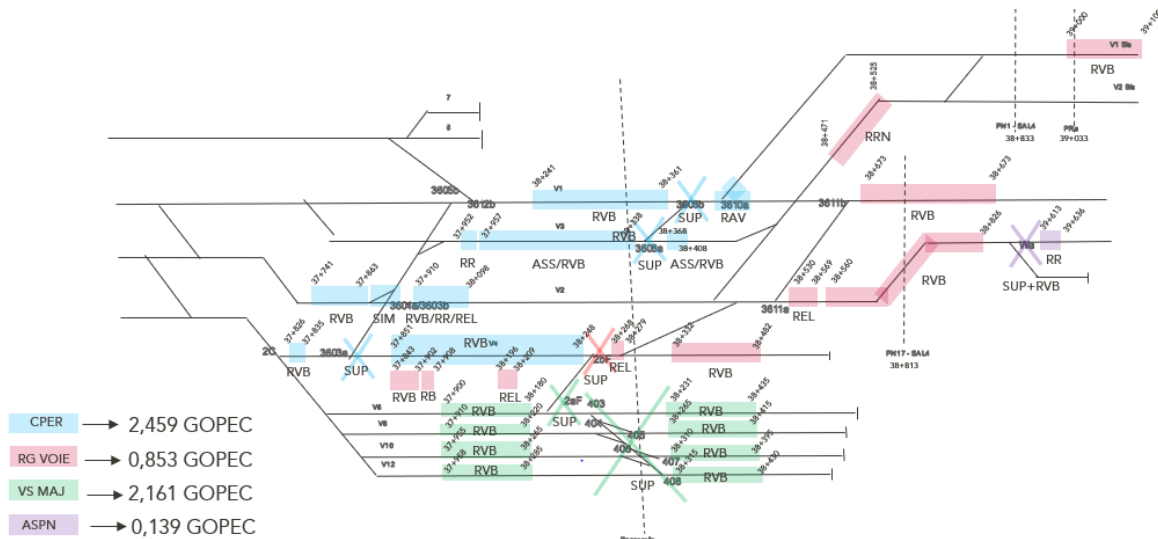


- Modification de l'implantation et des caractéristiques du branchement 3610a (UIC 60 – Tangente 0,085) permettant de relever la vitesse sens impair au niveau de la bifurcation de 30 km/h à 60km/h uniquement pour les circulations voyageurs,
- Suppression de la communication 3608a/b, condition indispensable à la modification du branchement 3610a tel qu'indiqué ci-dessus et remplacement par de la voie courante,
- Remplacement de la Traversée Jonction Double (TJS3603a-3604ab) V2 par un branchement simple permettant de relever la vitesse de 100km/h à 120 km/h V2 (éventuellement 140km/h avec dérogation en cours d'étude),
- Reprise des raccords de voie courante encadrants les appareils (RVB),
- Création d'itinéraire entre la V3 à Gretz et la V1bis via banalisation de la V2bis permettant une plus grande souplesse d'exploitation.

Cette opération s'inscrit au sein d'un projet plus global de simplification et de renouvellement du plan de voie sur la gare de Gretz impactant 12 appareils :

- dont 10 suppressions,
- 1 renouvellement avec simplification d'une Traversée Jonction simple (TJS) par 1 branchement simple,
- 1 renouvellement avec modification d'implantation d'un BS,
- les raccords de voie courante encadrant les appareils pour homogénéisation des planchers,
- des zones de RVB sur des zones spécifiques.

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers



NB : le projet de modernisation et de régénération ne permettra pas de lever les limitations de vitesse à 100km/h V1 du 38+019 au 38+494 liée à la présence de la traversée oblique à fort angle de croisement V1/V2bis (réduction de la longueur d'application), ni la limitation à 30km/h sur la V2 bis entre le BV de Gretz et le PN1 sur environ 200m liée à des restrictions de tracé. En étude préliminaire, plusieurs scénarios avaient étudié la possibilité de lever ces ralentissements, ce qui impliquait la création d'un saut de Mouton côté Paris ou le déplacement du pôle gare et du poste de signalisation pour un montant alors estimé à plus de 125 M€.

2.2. Délais de réalisation

La durée des travaux, objet de la présente convention, est prévue à 48 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

Ces travaux sont programmés dans l'hypothèse retenue sur 21 semaines d'ITC de nuit et 6 WE en 2026.

ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

3.1. L'Autorité organisatrice

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

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

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

3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opérations

3.2.1. Identification du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet, objet de la présente convention, est SNCF Réseau.

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

3.2.2. Engagement du Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2 ;
- la réalisation du Projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

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

3.3. Les financeurs

3.3.1. Identification

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités, par :

- L'État
- La région Île-de-France.

3.3.2. Engagements

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

ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

4.1. Régime de TVA

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

4.2. Estimation du coût de l'opération

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **7 280 000 € courants HT, dont 880 000€ courants de substitutions routières.**

4.3. Coût de réalisation détaillé

Le coût prévisionnel des dépenses (en euros courants) est décomposé comme suit :

Travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

SNCF Réseau	Travaux (dont paramétrage poste avec industriels)	4 568 255 €
	Bus de substitution	880 000 €
	Enveloppe de provisions pour risques (PR) 5%	379 239 €
	MOE / MOA	1 452 506 €
TOTAL		7 280 000 €

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

L'utilisation de provisions pour risques (PR) du projet est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.). La liste des risques identifiés est présentée par le maître d'ouvrage au premier comité de suivi de l'opération.

Les montants en euros courants sont calculés avec des hypothèses d'évolution d'index annuels qui sont indiquées dans l'annexe 3 « Echancier prévisionnel ».

A titre informatif, le montant en euros constants (CE 01/2018) de l'opération est de 5 262 399 € HT.

4.4. Plan de financement

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et le fonds relai CPER Mobilités. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

Bénéficiaire	Etat	Région	TOTAL
SNCF Réseau	30 %	70 %	100%
	2 184 000 €	5 096 000 €	7 280 000 €

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation. A ce titre, les mesures proposées sont précisées dans l'AVP et les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération, sous réserve d'une explication précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'IDFM, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France et détournés au seul besoin de l'opération.

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat, dans le respect des clés de financement du CPER 2015-2020 sur l'ensemble du coût d'objectif du projet.

Concernant la présente opération et comme indiqué à l'article 4.3, le montant des bus de substitution est estimé à 880 000 € courants.

4.4.1. Plan de financement des travaux (hors bus de substitution)

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

Travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers			
Plan de financement - Montant € courants HT et %			
Financeurs	Etat	Région Île-de-France	Total
Clés de financement	20,38%	79,62 %	100%
TOTAL	1 304 000 €	5 096 000 €	6 400 000 €

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

Les taux de financement résultants ci-dessus, arrondis à deux chiffres après la virgule, tiennent compte de la prise en charge intégrale, par l'Etat, des bus de substitution (Cf. article 4.4.2. ci-après) et permettent ainsi de rester dans les clés de financement contractuelles du CPER (à savoir 70 % Région et 30% Etat) sur l'ensemble du coût de la convention (Cf. article 4.4).

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement.

4.4.2. Plan de financement des bus de substitution

Travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers <u>PLAN DE FINANCEMENT DES BUS DE SUBSTITUTION</u> Montant en € courants et clés de financement			
Bénéficiaire	État 100 %	Région 0 %	TOTAL 100 %
SNCF Réseau	880 000 €	0	880 000 €

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

4.5.1. Modalités de versement d'acomptes

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention à l'ensemble des Parties, sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une partie des travaux, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des travaux effectivement engagés.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

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

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention comprendra

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

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

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.1.

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

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

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.1.

c- Plafonnement des acomptes

Pour la Région, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde, conformément à la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 – article 5.

Pour l'Etat, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 90% du montant de la subvention.

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

4.5.2. Versement du solde

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

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

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

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

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

4.5.3. Paiement

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

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

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

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire à **SNCF Réseau** sur le compte ouvert à la Société Générale, dont les références sont les suivantes :

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpoT / CBSF	spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	Région Île-De-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management	aude.pouyes@reseau.sncf.fr 01.85.57.96.70

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

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

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

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

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

4.7. Comptabilité du Bénéficiaire

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

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

ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE

5.1. Par les financeurs

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

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

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

5.2. Par Île-de-France Mobilités

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

5.3. Intervention d'experts

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

ARTICLE 6. AUDIT

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

- En cas d'économies

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

- En cas de perspective de dépassement

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

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

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

7.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du Maître d'ouvrage, sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les Maîtres d'ouvrage.

Au vu de ce rapport et de l'avis éventuel formulé par le Maître d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs, de comités des financeurs composés des élus et des financeurs.

8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants,

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

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

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

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

3/ La communication autour de l'opération :

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

8.2. Comité des financeurs

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 et à l'article 12 de la présente convention seront mises en œuvre.

8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs

Le Maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'Opération devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

- à informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds sur l'exercice en cours ;
- à informer Île-de-France Mobilités et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

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

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

8.4. Suivi de la communication institutionnelle

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

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

Ce comité échange sur la communication relative à l'opération : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par les Maîtres 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 : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la Convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité ad hoc.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice le résultat des études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

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

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage remet à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 10.

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

ARTICLE 10. CONFIDENTIALITE

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique sont qualifiées de confidentielles.

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

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

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

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

ARTICLE 11. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION

Le Maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet / Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par le Maître d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

ARTICLE 12. DISPOSITIONS GENERALES

12.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

12.2. Règlement des litiges

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

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

Les éventuels litiges entre les parties liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent, à défaut de règlement amiable.

12.3. Résiliation de la convention

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

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

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

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

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

12.4. Date d'effet et durée de la convention

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

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

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

12.5. Mesures d'ordre

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

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

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour l'Etat,

Marc GUILLAUME

Préfet de la région d'Île-de-France,

Préfet de Paris

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

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

Pour la Région,

Valérie PECRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST
Directeur Général

RER E + P - Convention relative aux travaux de modernisation de la bifurcation en gare de Gretz-Armainvilliers

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

Pour SNCF Réseau,

Gilles GAUTRIN

Directeur de la Modernisation et du Développement IDF

Annexes

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

Annexe 2 : Organigramme de l'opération

Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds

ANNEXE 1

Calendrier prévisionnel (à titre informatif)

	2021				2022				2023				2024				2025				2026			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
APO																								
REA																								
Travaux traction électrique																								
Travaux Poste (document d'exécution, paramétrage, préparation, essai)																								
Travaux + Essais signalisation																								
Travaux Voie + caténaire																								
Mise en service au T4 2026																								

ANNEXE 2
Organigramme nominatif

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU

Jean Pierre BRIALIX

Département Patrimoine et MOA Régénération
Pilote MOA

SNCF RESEAU IDF

DIRECTION DE LA ZONE DE PRODUCTION IDF
10 rue Camille Moke
93212 La Plaine Saint Denis – CRT IDF

RELATION FINANCEURS ET SUIVI COMITES TECHNIQUES

Magali BONNIER

Pilote de la Commande Stratégique Axe Paris Est

Tél : +33 (0)6 25 65 22 62

Mail : magali.bonnier@reseau.sncf.fr

SNCF RESEAU

DIRECTION GENERALE ILE-DE-FRANCE
DIRECTION DE LA MODERNISATION ET DU DEVELOPPEMENT
DIRECTION DELEGUEE TERRITORIALE ILE-DE-FRANCE
CAMPUS RIMBAUD
10 rue Camille Moke – 93210 LA PLAINE SAINT-DENIS

MOA OPERATIONNELLE - MOEG

JEAN-PHILIPPE DELAUNE
AGENCE VIGIRAIL

SNCF RESEAU

DZP IDF - AGENCE VIGIRAIL
Campus Rimbaud N4
10, Rue Camille Moke
93210 SAINT DENIS

ANNEXE 3

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2023	2024	2025	2026	BUS en 2026	Total
Etat (30%)	352 288 €	135 203 €	142 139 €	674 370 €	880 000 €	2 184 000 €
Région (70%)	822 005 €	315 473 €	331 659 €	3 626 863 €		5 096 000€
TOTAL	1 174 293 €	450 675 €	473 798 €	4 301 233 €	880 000€	7 280 000 €

Annexe 6 : Déploiement NExTEO sur le RER B et D - protocole révisé

MAI 2023

NEXTEO B/D

Protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement
NEXTEO sur les lignes B et D du RER »



SOMMAIRE

PREAMBULE.....	7
ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE.....	8
ARTICLE 2. OBJECTIFS ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	8
2.1 Engagement des Maîtres d'Ouvrage.....	8
2.2 Engagement des Financeurs.....	9
ARTICLE 3. COUT DE L'OPERATION.....	9
3.1 Partie « sol » de NExTEO	9
3.1.1 Coût objectif	9
3.1.2 Plan de financement	10
3.2 Partie « bord » de NExTEO	10
ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES AP/AE ET MISE EN œuvre DE LA PARTIE SOL	12
4.1 Besoins prévisionnels en Autorisation de Programme / Autorisations d'engagement	12
4.2 Principes de cadencement des conventions de financement	13
ARTICLE 5. MODALITES D'ACTUALISATION DE LA PARTIE SOL	13
ARTICLE 6. Mise en place d'un collège d'experts	14
6.1 Constitution du Collège d'experts	14
6.2 Périmètre d'intervention et missions	14
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS DE LA PARTIE SOL	15
7.1 Préfinancement automatique des surcoûts	15
7.2 Répartition de la charge finale des surcoûts	16
7.2.1 Modalités d'expertise	16
7.2.2 Principes et objectifs du rapport d'expertise.....	16
ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS.....	17
ARTICLE 9. MODALITES DE SUIVI ET DE MISE EN œuvre DU PROTOCOLE	18
9.1 Modalités de gouvernance.....	18
9.1.1 Instances de suivi des projets	18
9.1.2 Description des comités.....	18
9.2 Modalité de suivi spécifiques	20
9.2.1 Suivi spécifique de la provision pour risques.....	20
9.2.2 Suivi spécifique des évolutions de programme	21
9.2.3 Suivi de l'imbrication dans l'environnement projet.....	21
9.2.4 Suivi des gains d'exploitation et de la robustesse du réseau	21
9.2.5 Principe de jalonnement du projet	21
ARTICLE 10. MODALITES D'AUDIT	22

ARTICLE 11. REPARTITION DES ECONOMIES	22
ARTICLE 12. COMMUNICATION.....	22
ARTICLE 13. INFORMATIONS CONFIDENTIELLES	22
ARTICLE 14. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE.....	24

Entre,

En premier lieu,

- **l'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par Madame Valérie PECRESSE, Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° _____ de la commission permanente du conseil régional en date du _____,
- **la RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représentée par Monsieur Jean CASTEX, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621 773 700 €, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,
- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représentée par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2023/ _____ en date du _____,

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

En deuxième lieu,

- **la RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représentée par Monsieur Jean CASTEX, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621 773 700 €, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme au capital de 157 789 960 euros immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de BOBIGNY sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 4 rue André CAMPRA, 93200 SAINT-DENIS, et représentée par Monsieur Christophe FANICHET, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

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

En troisième lieu,

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représentée par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°2023/ _____ en date du _____,

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

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

VISAS

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le Code de la commande publique ;

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

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

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

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

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

Vu le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatifs aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des Transports Parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile de France et la RATP ;

Vu le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;

Vu le décret n° 2022-251 du 24 février 2022 relatifs au statut de la Régie autonome des transports parisiens ;

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

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

Vu la délibération n° CP 2017-412 du 18 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'Avant-Projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D ;

Vu la délibération n° CP2019-255 du 18 septembre 2019 approuvant la convention relative à la phase achat du marché industriel NExTEO des lignes B et D et au lancement des études et phase d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation ;

Vu la délibération n° CP2021-251 du 22 septembre 2021 approuvant la convention de financement n°1 relative aux études PRO et premiers travaux SNCF et RATP de prédisposition des postes ;

Vu la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement n°2 relative aux études PRO et premiers travaux SNCF et RATP de prédisposition des postes ;

Vu la délibération n° CP2022-061 du 23 mars 2022 approuvant la convention de financement n°3 relative aux études PRO et premiers travaux SNCF et RATP de prédisposition des postes ;

Vu la délibération N°2019/224 du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 2 juillet 2019 approuvant l'Avant-Projet NExTEO pour les lignes B et D ;

Vu la délibération n° _____ du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du _____ approuvant l'Avant-Projet modificatif NExTEO pour les lignes B et D ;

Vu la délibération n° _____ en date du _____ du conseil régional d'Île-de-France approuvant le présent Protocole ;

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

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Les lignes B et D du RER dessinent l'artère nord – sud du réseau de transport francilien. Chaque jour, 1,65 millions de voyageurs empruntent ces lignes, ce qui représente 30% du trafic Transilien et RER cumulé. Ce trafic journalier va s'accroître, comme en témoigne la croissance constatée depuis 10 ans (de l'ordre de 3% par an).

Aujourd'hui, les lignes B et D du RER sont équipées du système de Block Automatique Lumineux (BAL) à cantonnement fixe et signalisation latérale, complété par un système de contrôle de vitesse (KVB sur le RER D, KCVP sur le RER B).

Or, ces équipements ne permettent plus de répondre aux besoins d'exploitation en zone dense (vitesses, débit et régularité élevés) du fait de distances de sécurité fixes et longues entre chaque train et du fait de la conduite manuelle des trains, générant des différences liées à chaque conducteur. Ainsi, en zone dense, les limites des systèmes actuels sont atteintes : ils ne permettent plus de rattraper le retard, voire l'amplifient. L'impact sur l'exploitation des retards inférieurs à 5 minutes, « bruit de fond », est amplifié par le tunnel commun aux lignes B et D du RER entre Châtelet et Gare du Nord.

L'amélioration des transports du quotidien en Île-de-France étant la priorité pour les Parties, le déploiement du système NExTEO est proposé par les gestionnaires d'infrastructure SNCF et RATP pour améliorer l'exploitation de ces deux lignes, en complément de l'arrivée du nouveau matériel roulant sur le RER B et D.

En conformité avec le nouveau cadre européen, cette opération consiste à déployer un dispositif complet de signalisation et de contrôle des circulations beaucoup plus performant que ceux utilisés jusqu'à présent sur le réseau ferroviaire. Le projet NExTEO s'inscrit dans un ensemble d'opérations de modernisation de lignes B et D qui comprend principalement :

- NExTEO :
 - cantonnement mobile ou virtuel avec annulation de la signalisation, permettant d'augmenter en zone dense le nombre de circulations,
 - pilotage automatique, permettant d'homogénéiser la conduite des trains au plus près des performances permises par l'infrastructure,
- Le renouvellement du matériel roulant,
- ATS+ : systèmes de contrôle commande et de régulation automatique sous maîtrise d'Ouvrage SNCF Réseau,
- SAE+ : systèmes de contrôle commande et de régulation automatique sous maîtrise d'Ouvrage RATP,
- Commandement unifié des lignes B et D (CCU).

Les Maîtres d'Ouvrage garantissent que le système NExTEO est un vecteur fort d'amélioration de la performance. Couplé aux systèmes ATS+ et SAE+, il permet d'être au plus près de l'offre théorique en situation normale et en cas de faibles perturbations (bruit de fond). De plus, ces systèmes d'exploitation permettront un retour plus rapide au service nominal en cas de situation perturbée.

Les Parties conviennent que l'ATS+ fait partie intégrante d'un ensemble d'opérations cohérent qui, avec NExTEO, contribuera à la performance de l'ensemble *in fine*. Toutefois, le projet ATS+ fait l'objet d'un déploiement différé nécessitant le déploiement d'une solution transitoire dite MISTRAL / FRONTAM dont la mise en œuvre et son financement relèvent du présent Protocole.

Le travail engagé sur cette solution transitoire MISTRAL / FRONTAM a permis d'identifier les enjeux d'exploitation qui devront être adressés d'ici à la mise en service du système NExTEO. Les études sur l'exploitabilité du système NExTEO / MISTRAL / FRONTAM pendant cette phase transitoire devront être poursuivies pour confirmer la validité des hypothèses performance/coût/délai de cette solution MISTRAL/FRONTAM, telles qu'exprimées dans l'AVP Modificatif : en cas d'identification de besoins de développements techniques complémentaires, les éventuelles incidences coût/délai pourront faire l'objet d'une

modification de l'Avant-Projet et donner lieu, le cas échéant, à un avenant au présent Protocole dans les conditions mentionnées dans l'article 8 du présent Protocole.

Le Protocole n'inclut pas les surcoûts de maintenance et d'exploitation liés au déploiement de NExTEO sur les RER B et D, subis par SNCF Réseau.

Île-de-France Mobilités supportera ces surcoûts de maintenance et d'exploitation.

Cette contribution d'Île-de-France Mobilités au bénéfice de SNCF Réseau se fera par le règlement d'un surpéage, sous réserve que la tarification correspondante fasse l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART), dans le cadre de son examen du montant global des péages acquittés par Île-de-France Mobilités et par le titulaire de son contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, conformément aux dispositions de l'article L2133-5 du code des transports. Ce surpéage sera réglé conformément aux dispositions qui figureront dans le document de référence du réseau de SNCF Réseau.

ARTICLE 1. OBJET DU PROTOCOLE

L'objet du présent Protocole (ou, ci-après, le « **Protocole** ») est de définir les engagements réciproques des Parties concernant les conditions financières pour la mise en œuvre du projet de « Système NExTEO sur les lignes B et D du RER ».

Le présent Protocole fixe un coût objectif sur lequel chacun des Maîtres d'Ouvrage s'engage, dans la limite des éléments constitutifs de l'opération les concernant, tels que définis dans l'Avant-Projet Modificatif approuvé par délibérations du Conseil d'Île-de-France Mobilités (IDFM).

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

**« Protocole cadre relatif au financement du système NExTEO
sur les lignes B et D du RER »**

ARTICLE 2. OBJECTIFS ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

2.1 Engagement des Maîtres d'Ouvrage

Il est rappelé que le programme et le coût objectif sont établis sur le fondement de certaines hypothèses détaillées à l'article 5.1 et à l'article 7 de l'AVP Modificatif.

Les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à :

- mettre en œuvre l'ensemble des éléments de programme prévus dans l'AVP Modificatif,
- respecter pour chaque Maître d'Ouvrage leur coût objectif respectif indiqué à l'article 3.

Tel que prévu à l'Avant-Projet Modificatif, le planning opérationnel du marché industriel du système NExTEO prévoit une mise en service de NExTEO dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord au 30/04/2030 et sur l'ensemble du périmètre au 30/04/2032.

Les Parties se sont accordées sur le fait que les Maîtres d'Ouvrage se fixent comme objectifs de respecter une mise en service du projet de déploiement de NExTEO sur les lignes des RER B et D, au plus tard au 30/04/2031 pour le déploiement dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord et sur l'ensemble du périmètre au 30/04/2033.

Par ailleurs, les Maîtres d'Ouvrage se fixent comme objectifs d'atteindre, à l'issue de la mise en service complète, les objectifs d'exploitation et de robustesse suivants :

- gain de ponctualité d'environ 4 points à la fois sur les lignes B et D du RER avec un déploiement complet de NExTEO sol et bord. La base de référence correspond à la ponctualité cumulée au 1^{er} avril 2019 pour chaque ligne B et D du SA2019 (cf. AVP) et à une offre de transport équivalente à celle du SA2019 ;
- gain de 2 trains/heure/sens dans le tunnel du Châtelet par rapport à l'offre réellement constatée en 2019 à 28/29 trains par heure ;
- augmenter les marges d'exploitation dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord ;
- permettre la circulation de 20 trains par heure à la place de 16 trains par heure sur le RER D Sud, en complément à d'autres investissements à réaliser sur l'infrastructure et qui ne font pas l'objet du Protocole.

2.2 Engagement des Financeurs

Les Financeurs s'engagent à prévoir les financements nécessaires à la réalisation des travaux en fonction de leur avancement. Les conditions et le calendrier prévisionnel de financement sont détaillés à l'article 4.

ARTICLE 3. COÛT DE L'OPERATION

Le montant global de l'opération s'élève à 1 205,7 M€ aux conditions économiques de janvier 2018, dont 966,9 M€ aux conditions économiques de janvier 2018 pour la partie « sol » de NExTEO et 238,8 M€ aux conditions économiques de janvier 2018 pour la partie « bord » de NExTEO.

Le coût objectif correspond au coût technique et à la provision pour risques.

3.1 Partie « sol » de NExTEO

3.1.1 Coût objectif

Le coût objectif de la partie sol arrêté en Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités pour les travaux d'infrastructures et la partie « sol » de NExTEO dans le cadre de l'Avant-Projet administratif Modificatif, s'élève à 966,9 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2018, répartis comme suit :

- Maîtrise d'Ouvrage SNCF Réseau : 632,9 M€ CE 01/2018,
- Maîtrise d'Ouvrage RATP : 334 M€ CE 01/2018.

Le détail de ce montant est présenté l'annexe 5 de l'AVP Modificatif. Cette annexe sera fournie par les Maîtres d'Ouvrage dès la mise en place des instances de suivi du projet.

La mise en œuvre des éléments du programme prévu à l'AVP Modificatif implique la mise en place de moyens de transport de substitution. Le montant du Protocole n'inclut pas les coûts liés à la mise en place de ces derniers. Ces coûts recouvrent les frais liés à la mise en œuvre de transports alternatifs lors de travaux d'opérations, appelés frais de substitution.

Ils seront pris en charge par tout ou partie des Financeurs à l'exclusion des Financeurs ayant qualité de Maître d'Ouvrage, après explicitation des besoins par les Maîtres d'Ouvrage et validation de ces besoins par Île-de-France Mobilités, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France.

En tout état de cause, les coûts afférents à la mise en place des moyens de transport de substitution ne rentrent pas dans le coût du projet ni dans la gestion des écarts au titre du présent Protocole et ne feront pas l'objet de préfinancement par les Maîtres d'Ouvrage.

3.1.2 Plan de financement

Cette partie du projet est financée par l'État, la région Île-de-France, SNCF Réseau et la RATP (dans le cadre du contrat Île-de-France Mobilités - RATP en vigueur à date, en tant que gestionnaire d'infrastructure). En effet, les Maîtres d'Ouvrage apportent un financement de 35 M€ constants (30 M€ pour la RATP et 5 M€ pour SNCF Réseau), au titre des investissements réalisés par anticipation pour la régénération d'ouvrages et de postes de signalisation.

Ainsi, les tableaux suivants récapitulent les parts apportées par chacun des Financeurs :

- Pour le périmètre SNCF Réseau

	Montant (En M€ CE 2018)	Clés de financement
Etat	188,37	29,76 %
Région	439,53	69,45 %
SNCF Réseau	5	0,79 %
TOTAL	632,9	100%

- Pour le périmètre RATP

	Montant (En M€ CE 2018)	Clés de financement
Etat	91,2	27,31%
Région	212,8	63,71 %
RATP	30	8,98 %
TOTAL	334	100%

Les financements nécessaires, objets d'autorisations de programme (AP) et d'autorisations d'engagement (AE), sont mis en place dans le cadre de conventions de financement à conclure entre les Parties en exécution du Protocole.

Ce plan de financement et les clés associées ne préjugent pas du financement des éventuels surcoûts, objet de l'article 7 du présent Protocole.

3.2 Partie « bord » de NExTEO

Le coût objectif de cette partie du projet initialement défini à l'Avant-Projet validé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités prévu pour mémoire, pour la partie bord, à 190,8 M€ constants CE01/2018 et réévalué après prise en compte du décalage de lancement de l'appel d'offre et d'un complément de pré-étude sur les interfaces NExTEO-MI20 (MING) s'élève à **238,8 M€ constants CE01/2018**. Il fait l'objet d'une ou plusieurs conventions de financement dédiée(s) établie(s) au plus tard à la signature du marché ou antérieurement à cette date.

Ce coût n'intègre pas les surcoûts éventuels liés aux opérations d'adaptation des matériels roulants MI20 (MING) du RER B et RER NG du RER D nécessaires à l'intégration des équipements NExTEO bord, objet du Protocole, sur ces matériels roulants ; étant précisé que les coûts d'adaptation des matériels roulants nécessaires à l'intégration des équipements NExTEO bord feront l'objet d'une prise en charge par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'un financement adapté. Dès lors, les objectifs des Maîtres d'Ouvrage RATP pour la

partie bord et de SNCF Voyageurs du présent Protocole, visés sous l'article 2.1, sont notamment conditionnés à la bonne réalisation des opérations d'adaptation des matériels roulants.

Les clés de financement de la part bord s'établissent comme suit :

- pour le bord SNCF Voyageurs soit 136,3 M€ : 100% pour Île-de-France Mobilités (*) ;
- pour le bord RATP soit 102,5 M€ : 100% pour Île-de-France Mobilités.

La part bord est financée selon le plan de financement suivant :

	CE 01/2018
IDFM pour le bord SNCF V (*)	136,3 M€
IDFM pour le bord RATP	102,5 M€
Total	238,8 M€

(*) A l'exception d'une part de financement de 1,8 M€ CE01/2018 pour le bord SNCF Voyageurs apportée par la « Convention de financement relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et au lancement des études et phase d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation » financée à hauteur de 0,54 M€ CE01/2018 par l'Etat et de 1,26 M€ CE01/2018 par la Région.

Le cas échéant, un avenant réactualisera le plan de financement.

Une ou plusieurs conventions de financement d'application entre Ile-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et la RATP déterminent les conditions et modalités de financement de la partie « bord » en sus des 1,8 M€ CE01/2018 de financement Etat et Région de la part bord SNCF Voyageurs ci-avant mentionné.

Sauf clause contraire, le financement par Île-de-France Mobilités des opérations relevant de SNCF Voyageurs s'inscrit dans le protocole de gouvernance des Investissements liant SNCF Voyageurs et Île-de-France Mobilités dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) et, en particulier, sa convention type du programme « Matériel Roulant » correspondante. En cas de contradiction entre des dispositions figurant dans le présent Protocole et dans le protocole de gouvernance des Investissements liant SNCF Voyageurs et Île-de-France Mobilités, les dispositions du présent Protocole prévalent.

Sauf clause contraire, le financement par Île-de-France Mobilités des opérations relevant de la part « bord » de la RATP s'inscrit dans l'accord de gouvernance du matériel roulant liant la RATP et Île-de-France Mobilités dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI). En cas de contradiction entre des dispositions figurant dans le présent Protocole et dans l'accord de gouvernance du matériel roulant liant la RATP et Île-de-France Mobilités, les dispositions du présent Protocole prévalent.

Pour la partie bord, RATP et SNCF Voyageurs agissent en tant que Maîtres d'Ouvrage du fait de leur qualité d'exploitant des lignes B et D du RER. En cas d'évolution de cette situation, les Parties conviennent de se rencontrer pour en tirer les conséquences pour la poursuite du présent Protocole.

ARTICLE 4. ENGAGEMENTS DES AP/AE ET MISE EN ŒUVRE DE LA PARTIE SOL

4.1 Besoins prévisionnels en Autorisation de Programme / Autorisations d'engagement

Les contributions des Financeurs seront mises en place dans le cadre de conventions de financement annuelles établies sur la base des besoins prévisionnels des Maîtres d'Ouvrage, afin de permettre le versement des subventions selon les montants indiqués dans les tableaux ci-après :

- Pour le Maître d'Ouvrage SNCF Réseau :

AP/AE M€ (CE2018)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
État	2,6	22,0	14,3	6,3	0	25,17	22,4	23,1	23,0	16,6	13,2	7,8	7,4	4,5	188,37
Région	6,2	7,4	5,8	98,6	0	46,13	52,2	53,9	53,6	38,8	30,9	18,2	17,2	10,6	439,53
SNCF Réseau	0	0	0	0	0	0,0	1,5	1,5	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	5
TOTAL	8,8	29,4	20,1	104,9	0	71,3	76,1	78,5	77,8	55,5	44,1	26,0	24,6	15,8	632,9

- Pour le Maître d'Ouvrage RATP :

AP/AE M€ (CE2018)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
État	3,1	11,4	2,6	1,1	0	9,7	14,5	12,8	12,1	10,9	5,7	3	1,8	2,5	91,2
Région	7,3	4,2	1,1	17,7	0	22,8	33,9	29,8	28,3	25,4	13,3	6,9	4,2	17,9	212,8
RATP	0	0	0	0	0	0	0,7	2,5	2,5	4,8	8	4	3	4,5	30
TOTAL	10,4	15,6	3,8	18,8	0	32,3	49,1	45,1	42,9	41,1	27	13,9	9	24,8	334

Pour mémoire, le financement des études de niveau « projet » et les premiers travaux du projet NExTEO ont fait l'objet des quatre conventions de financement notifiées les 18 juin 2020, 19 mai 2022, 20 décembre 2022 et 15 mars 2023, visées ci-avant, dont les montants sont intégrés au coût objectif du présent Protocole.

L'ensemble des dispositions et obligations de ces quatre conventions :

- faisant référence au projet de protocole-cadre objet de la délibération n°CP2020-469 du 18 novembre 2020 sont remplacées par les dispositions et obligations du présent Protocole.
- faisant référence à l'Avant-Projet administratif validé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités à son conseil du 2 juillet 2019 sont remplacées par les dispositions et obligations de l'Avant-Projet administratif modificatif objet de la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 10/2023.

En cas de disposition contraire entre les termes de ces quatre conventions de financement et le présent Protocole, ce dernier prévaut sur les clauses desdites conventions.

Chaque engagement annuel fait l'objet d'une convention signée entre l'ensemble des Parties au Protocole.

Ces montants seront actualisés selon les règles établies à l'article 5.

Les conséquences financières de tout retard des Financeurs dans la mise en place des autorisations d'engagement prévues dans le présent article ou de l'insuffisance des engagements effectifs par rapport aux

montants prévus ci-dessus seront supportées par les Financeurs, sauf en cas d'accord entre les Parties sur une mise en place différente des financements.

4.2 Principes de cadencement des conventions de financement

Les conventions de financement seront établies sur la base des besoins prévisionnels en autorisations de programme / autorisations d'engagement selon les montants indiqués dans le tableau de l'article 4.1.

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

- les Maîtres d'Ouvrage procèdent aux appels de fonds par ordre de date de notification de ces dernières et selon un principe de saturation des crédits disponibles en euros courants ;
- le principe de plafonnement d'acompte s'applique au cumul des conventions déclinant le Protocole en euros courants.

ARTICLE 5. MODALITES D'ACTUALISATION DE LA PARTIE SOL

Les conditions économiques de référence du Protocole sont celles de janvier 2018. Pour être comparables, tous les coûts finaux de réalisation doivent être ramenés aux conditions économiques de référence du présent Protocole, par application des indices composites de référence suivants :

Pour les coûts de réalisation relevant du marché industriel du système NExTEO :

0,6* ICHT + 0,4 *ING (de 01/2018 à 06/2021)

Avec :

ICHT = Coût horaire du travail, tous salariés, dans les industries mécaniques et électriques (Identifiant INSEE 001565183)

ING = Evolution des prix de l'ingénierie (Identifiant INSEE 001711010)

Il sera, à compter de 06/2021, fait application des formules d'actualisation du marché système NExTEO, qui seront précisées par les Maîtres d'Ouvrage dans un courrier confidentiel transmis avant signature du présent Protocole.

Pour les coûts de réalisation relevant des autres marchés et des autres travaux d'adaptation de la signalisation et de l'infrastructure :

0,5 *ING + 0,5 *TP01

Avec :

ING = Evolution des prix de l'ingénierie (Identifiant INSEE 001711010)

TP01 = Index général tous travaux

Pour les coûts de réalisation relevant des postes de production système, MOE système et de MOA :

1 *ING

Avec :

ING = Evolution des prix de l'ingénierie (Identifiant INSEE 001711010)

Les chroniques d'engagement du Protocole sont définies pour couvrir les dépenses postérieures à l'approbation des conventions, ce qui crée un décalage temporel, accru par le délai d'approbation des conventions par les

Parties. Pour contrer cet effet, les Parties conviennent arbitrairement d'ajouter un taux fixé à 3% aux indices de janvier de l'année de l'approbation des conventions (multiplication des indices de janvier par 1,03).

Il en résulte que chacune des conventions de financement évoquées à l'article 3.1.2 du Protocole est rédigée en actualisant les montants d'engagements figurant à l'article 4.1 à l'aide des derniers indices connus à la date de rédaction de la convention, majorés de 3% comme défini ci-dessus, rapporté aux indices de janvier 2018.

Les états d'acompte seront établis en euros courants et en euros constants par application des derniers indices connus.

En cas d'insuffisance des formules d'actualisation majorées de 3%, constatée dans le bilan de suivi annuel tenu par les Maîtres d'Ouvrage, les conventions de financement suivantes seront établies par application des formules de révision majorées de 3% augmentée ou diminuée de l'écart résultant de la comparaison sur une même période, entre :

- les montants subventionnés, en euros courants, au titre des conventions de financement précédentes ;
- les montants en euros constants du Protocole, actualisés en euros courants sur la base des taux réels constatés conformément à la trajectoire de réalisation annuelle du Protocole ou la trajectoire de production telle qu'elle sera présentée dans les instances de suivi prévues à l'article 9.1.

Une fois par an, dans le cadre de la gouvernance du projet pour la mise en place des conventions annuelles, les Parties vérifient que l'actualisation prévisionnelle mise en place pour l'exercice écoulé couvre l'actualisation réellement constatée à date. Si ce n'était pas le cas, les Parties s'engagent à se rencontrer afin de discuter et à mettre en place des modalités de compensation de l'inflation supplémentaire non couverte dans le cadre des conventions déjà mises en place, pouvant éventuellement se faire par voie d'avenant à la convention annuelle la plus récente.

Sur la base du relevé final des dépenses, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants, en sachant que les Maîtres d'Ouvrage justifieront in fine le respect du coût objectif de l'opération exprimé en euros 01/2018 par désactualisation selon les indices réels précités du mois de comptabilisation de la dépense.

ARTICLE 6. MISE EN PLACE D'UN COLLEGE D'EXPERTS

6.1 Constitution du Collège d'experts

Dans un délai de 6 mois après la conclusion du présent Protocole, les Parties désignent conjointement un Collège d'experts composé de quatre membres compétents et indépendants.

En cas de désaccord sur la composition du Collège, deux experts sont conjointement désignés par les Maîtres d'Ouvrage, un troisième expert est désigné par l'Autorité organisatrice et enfin un quatrième expert est conjointement désigné par les principaux Financeurs (Etat et Région) dans un délai de 10 mois après la conclusion du présent Protocole.

Toute modification de la composition du Collège d'experts fait l'objet d'un accord entre les Parties.

Le Collège d'experts peut être saisi au titre des Parties bord et sol du Projet selon les mêmes modalités.

6.2 Périmètre d'intervention et missions

D'une part, le Collège d'experts a pour mission le suivi de l'opération tout au long de sa réalisation. A ce titre, il se réunit a minima une fois par an en présence de l'ensemble des Parties. Il a pour rôle d'apporter une expertise,

tout avis ou conseil sur les différents aspects techniques et système du projet, ainsi qu'un second regard sur le pilotage et le suivi du projet, pour ses 2 composantes sol et bord.

L'ensemble des Parties s'engagent à mettre à disposition du Collège d'experts l'ensemble des informations et documents nécessaire à l'accomplissement de leur mission dans la limite des modalités à définir, d'un commun accord des Parties, dans la ou les convention(s) à conclure avec les experts.

Un représentant d'Île-de-France Mobilités assiste à l'ensemble des réunions organisées par le Collège d'experts en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités et garant de la conformité du projet à l'Avant-Projet en vigueur.

En tout état de cause, le financement du Collège d'experts qui sera supporté par les Maîtres d'Ouvrage pourra être imputé aux Financeurs Etat, Région et Île-de-France Mobilités.

D'autre part, le Collège d'experts peut être missionné pour la réalisation d'une expertise conformément à l'article 7.2.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS DE LA PARTIE SOL

Les Maîtres d'Ouvrage sont responsables, dans les conditions de droit commun, de la pleine réalisation du projet, dans le respect de son coût objectif prévu à l'article 3, selon les modalités techniques prévues, ainsi que l'analyse de risque réalisée, dans le cadre des Avant-Projets tels qu'approuvés.

Il est rappelé que le coût objectif prévu à l'article 3 comprend une provision pour risques importante issue d'une analyse des risques techniques par les Maîtres d'Ouvrage. En cas de dépassement du coût objectif malgré tout, la prise en charge des surcoûts est assurée en deux temps, avec d'abord un préfinancement automatique des surcoûts puis, ultimement, une répartition de la charge finale des surcoûts avec l'éclairage d'une expertise, dans les conditions décrites ci-dessous.

7.1 Préfinancement automatique des surcoûts

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, le coût objectif ne peut être respecté, les Maîtres d'Ouvrage en informent aussitôt l'Autorité Organisatrice et les Financeurs, dans un délai maximum d'un (1) mois courant à compter de la date à partir de laquelle les Maîtres d'Ouvrage ont eu connaissance de la survenance de l'évènement et de ses conséquences potentielles sur le coût de l'opération.

Les Maîtres d'Ouvrage concernés s'attachent à identifier les mesures correctives qui pourraient contribuer à contenir l'incidence de l'évènement susceptible d'affecter ainsi le coût de l'opération.

Ils fournissent en outre à l'Autorité Organisatrice et aux Financeurs dans un délai de 2 mois après l'information aux Financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, leur importance et leurs conséquences.

En tout état de cause et sans attendre la remise de ce rapport, les surcoûts font l'objet d'un préfinancement automatique selon la répartition suivante : 7% du montant des surcoûts est préfinancé par le Maître d'Ouvrage concerné et 93% du montant des surcoûts est préfinancé par l'Etat et la Région. La mise en place des conventions de financement intervient dans un délai tenant compte de la nécessité d'inscription par les Financeurs des montants concernés dans leurs budgets respectifs.

Ce préfinancement automatique fait l'objet d'un plafonnement à hauteur de 229 M€ (CE01/2018), dont 157 M€ pour le périmètre de Maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau et 72 M€ pour le périmètre de Maîtrise d'Ouvrage RATP repartis de la manière suivante :

- pour le périmètre de Maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau : 11 M€ pour le Maître d'Ouvrage SNCF Réseau et 146 M€ pour l'Etat et la Région ;
- pour le périmètre de Maîtrise d'Ouvrage RATP : 5 M€ pour le Maître d'Ouvrage RATP et 67 M€ pour l'Etat et la Région.

En conséquence, si le montant des surcoûts prévisionnels était tel que ce plafond de 157 M€ pour SNCF Réseau et/ou 72 M€ pour la RATP était atteint, les Parties s'efforcent de déterminer d'un commun accord les modalités de préfinancement des éventuels surcoûts additionnels, Cet accord constituant une condition impérative préalable à la poursuite des études et travaux par les Maîtres d'Ouvrage.

7.2 Répartition de la charge finale des surcoûts

A l'issue de la dernière date de mise en service de NExTEO, ou au plus tard au terme du Protocole, la répartition de la charge finale des surcoûts est effectuée d'entente entre les Parties avec l'éclairage d'une expertise menée par le Collège d'experts dans les limites de prise en charge définies à l'article 7.2.2.

Le recours aux dispositions contenues dans la présente clause de répartition de la charge finale des surcoûts ne peut s'exercer qu'en cas de dépassement du coût objectif et sur la seule assiette des dépassements sans remise en cause de l'emploi par les Maîtres d'Ouvrage des provisions pour risques antérieur aux dépassements.

7.2.1 Modalités d'expertise

La Partie la plus diligente sollicite le lancement de l'expertise réalisée par le Collège d'experts. Après avoir entendu l'ensemble des Parties dans le cadre d'une procédure contradictoire et en présence d'un représentant de l'Autorité Organisatrice, le Collège rend un rapport d'expertise dans un délai maximum de 6 mois.

Dans le cadre des opérations d'expertise, les Parties et, en particulier les Maîtres d'Ouvrage, s'engagent à fournir l'ensemble des éléments et informations que pourrait solliciter le Collège d'experts, auquel sont adressés, en tout état de cause et dès qu'il se trouve constitué, les rapports des Maîtres d'Ouvrage sur l'origine des surcoûts, dans la limite des modalités à définir, d'un commun accord des Parties, dans la ou les convention(s) à conclure avec les experts.

7.2.2 Principes et objectifs du rapport d'expertise

Le Collège d'experts s'attache, dans son rapport, à identifier les responsabilités des Parties vis-à-vis des surcoûts, dans l'objectif d'éclairer les Parties afin de faciliter la répartition de la charge finale des surcoûts entre elles, selon les principes suivants.

- i. Compte tenu de l'interfaçage et/ou imbrication du projet avec d'autres opérations, les surcoûts découlant de causes externes aux Maîtres d'Ouvrage sur ces projets connexes doivent être assumés par les demandeurs de ces projets. Les Maîtres d'Ouvrage entreprendront, à cet effet, les démarches auprès des demandeurs de ces projets, et solliciteront, à cet effet, le soutien des Financeurs. A défaut les surcoûts seront portés par les principaux Financeurs (Etat et Région) et ne sauraient en aucun cas être imputés aux Maîtres d'ouvrage.
- ii. La charge finale des surcoûts imputables à des risques exogènes ne saurait peser sur les Maîtres d'Ouvrage et a donc vocation à peser exclusivement sur les principaux Financeurs (Etat et Région). Ces risques exogènes sont les suivants :
 - a. force majeure, imprévision, fait du prince,
 - b. crises sanitaires, économiques et conflits ayant cours à date de la signature du présent Protocole,
 - c. toute évolution réglementaire ou décision administrative, y compris européenne, ou décision juridictionnelle susceptible d'impacter la réalisation du projet,
 - d. opposition sociale (manifestations / grèves / blocages, etc.),
 - e. défaillance de l'industriel non spécifiquement liée à l'exécution du marché NExTEO.
- iii. A l'exception des situations relevant des cas (i) et (ii), exonératoires de toute prise en charge par les Maîtres d'Ouvrage, les surcoûts découlant de toute modification substantielle du programme fonctionnel tel qu'approuvé dans l'Avant-Projet, décidée par le seul Maître d'Ouvrage, sans validation expresse des Financeurs, dont l'engagement et la réalisation s'affranchissent du cadre du suivi spécifique des évolutions du programme (article 9.2.2), et qui serait directement à l'origine de surcoûts, seront pris en charge intégralement par les Maîtres d'Ouvrage.
- iv. Pour toute autre situation :
 - a. La charge finale des surcoûts imputables aux Maîtres d'Ouvrage ne saurait totalement peser sur les principaux Financeurs (Etat et Région). En cas de surcoût imputable à l'action des Maîtres d'Ouvrage : après restitution de l'avis consultatif du collège d'experts et échange entre les Parties, la charge des surcoûts pourra être imputée aux Maîtres d'Ouvrage dans les limites définies ci-dessous.

- b. Pour les autres surcoûts, le Collège d'experts fera connaître aux Parties dans son rapport motivé s'il estime qu'il y aurait lieu le cas échéant de s'écarter, pour la répartition de la charge finale de ces surcoûts, d'un financement exclusif par les principaux Financeurs (Etat et Région).
- c. En tout état de cause la charge finale des surcoûts portée par les Maîtres d'Ouvrage, au titre du (iv), est plafonnée dans les modalités suivantes, pour l'assiette de dépassement du coût objectif allant jusqu'à 157 M€ pour SNCF Réseau et 72 M€ pour la RATP :
- à hauteur de 30% du montant des dépassements, pour la tranche de surcoûts du périmètre de maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau allant jusqu'à 31 M€, et pour la tranche de surcoûts du périmètre de maîtrise d'Ouvrage de la RATP allant jusqu'à 14 M€,
 - à hauteur de 20% du montant des dépassements, pour la tranche de surcoûts du périmètre de maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau au-delà de 31 M€ et jusqu'à 62 M€, et pour la tranche de surcoûts du périmètre de Maîtrise d'Ouvrage de la RATP au-delà de 14 M€ et jusqu'à 28 M€,
 - à hauteur de 10% du montant des dépassements, pour la tranche de surcoûts du périmètre de maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau au-delà de 62 M€ et jusqu'à 157 M€, et pour la tranche de surcoûts du périmètre de maîtrise d'Ouvrage de la RATP au-delà de 28 M€ et jusqu'à 72 M€,
- soit un plafond maximum de prise en charge au titre du présent (iv) de 25 M€ pour SNCF Réseau et de 11,4 M€ pour la RATP, valeur atteinte lorsque les dépassements atteignent 157 M€ sur le périmètre de maîtrise d'Ouvrage de SNCF Réseau et 72 M€ sur le périmètre de Maîtrise d'Ouvrage de la RATP.

Par ailleurs, les écarts et le respect du coût objectif sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le(s) Maître(s) d'Ouvrage ramené en euros constants sur la base des modalités définies à l'article 5 et le coût objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'article 3 du présent Protocole.

ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais, entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût objectif (en euros constants indiqué en article 3), peut conduire, selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, éventuellement expertisé par Île-de-France Mobilités et présenté à son conseil d'administration.

En conséquence, dès que les Maîtres d'Ouvrage envisagent des modifications significatives du programme du projet, précisé dans l'Avant-Projet approuvé par Ile-de-France Mobilités, ils transmettent à Île-de-France Mobilités ainsi qu'à l'État et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées au projet.

L'avant-projet modificatif sera présenté au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant au Protocole, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation du Projet. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

ARTICLE 9. MODALITES DE SUIVI ET DE MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE

9.1 Modalités de gouvernance

La spécificité du projet, tant en termes organisationnels qu'en termes d'objectifs de performance à atteindre, d'innovation et de complexité technique nécessitent une gouvernance renforcée du projet.

9.1.1 Instances de suivi des projets

Le suivi du projet est assuré au travers des instances suivantes :

Réunion	Acteurs	Périodicité
Comité stratégique	PRIF / Présidence RIF-IDFM / Présidences MOA	Autant que de besoin
Réunion de suivi du Collège d'experts	Experts/MOAs/IDFM RIF/Etat	<i>A minima</i> 1 fois par an
COPIL	MOAs/IDFM/RIF/Etat	3 fois par an
COTECH	MOAs/IDFM/RIF/Etat	Bimestrielle
Réunions d'avancement technique	MOAs/IDFM	Mensuelle

Un reporting étroit et continu des Maîtres d'Ouvrage auprès d'Île-de-France Mobilités et des Financeurs du projet, permet de mesurer régulièrement dans quelles mesures les objectifs de l'AVP - fixés et approuvés par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité - sont tenus, et de partager les suggestions d'évolutions qui se révéleraient nécessaires au bon déroulement du projet.

Le reporting concerne l'ensemble du projet, dans ses composantes :

- sol et bord ;
- programme technique et fonctionnel, avancement, planning, coûts, risques.

Les formats de chaque reporting seront proposés dès le 2nd semestre 2023 par les Maîtres d'Ouvrage et approuvés par Île-de-France Mobilités et les Financeurs. Ces reportings devront comprendre *a minima* les éléments indiqués aux articles 9.1.2. et tenir compte des principes et recommandations formulées par Île-de-France Mobilités.

9.1.2 Description des comités

a) Comité stratégique

Il réunit les Parties au présent Protocole, sous la présidence de l'Etat et de la Région. Il se réunit si besoin en cas de situation critique du projet et traite des sujets ayant des incidences majeures sur l'opération, qui n'auraient pu être validés par le COPIL défini à l'article 9.1.2 b.

b) Comité de pilotage (COPIL)

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

Les Maîtres d'Ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de dossier minute, deux semaines avant la réunion.

Le COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'Avant-Projet.

Il se réunit concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le comité technique décrit à l'article ci-après. Les Maîtres d'Ouvrage présentent alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération.

c) Comité technique (COTECH)

Le COTECH aborde principalement les questions techniques et financières du projet.

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

Les Maîtres d'Ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'Autorité Organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux Financeurs.

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

Le suivi du projet s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1. Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation du projet (Maîtres d'Ouvrage et Maîtrise d'Œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2. Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants et en euros constants aux conditions économiques de référence telles que définies dans l'AVP,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux du projet tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le Maître d'Ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes (voir paragraphe 8.2.1),
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le Maître d'Ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le Maître d'Ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'Avant-Projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le COTECH acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés du Maître d'Ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financiers et d'avancement, de l'Opération.

3. La communication autour de l'Opération :

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

d) Réunion d'avancement technique

Ces réunions permettent à Île-de-France Mobilités, en tant qu'AOM, d'assurer un suivi continu du projet sur les registres techniques, programmatiques, de coûts-qualité-performances-risques-délais. A cet effet, les Maîtres d'Ouvrage assurent un reporting et dialogue étroit avec Île-de-France Mobilités afin de permettre à l'AOM d'opérer en tiers de confiance pour le compte des Financeurs et de pouvoir déterminer avec les Maîtres d'Ouvrage les éléments à présenter aux Parties.

e) Information hors comité

Pendant toute la durée de validité du Protocole, les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à informer les Financeurs, ainsi qu'Île-de-France Mobilités, sans délai en cas de difficultés ayant une incidence sur l'opération et ne pouvant pas attendre la prochaine instance de gouvernance.

Les Maîtres d'Ouvrage s'engagent également à inviter les Financeurs, Île-de-France Mobilités ou les experts missionnés par ceux-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'Opération. Ces dernières ne seront cependant pas décisionnaires (au contraire des comités décrits ci-dessus).

9.2 Modalité de suivi spécifiques

9.2.1 Suivi spécifique de la provision pour risques

Le coût indiqué à l'article 3 présente des montants de provisions pour risques (PR).

La provision pour risque fait l'objet d'une ligne budgétaire ad hoc identifiée et non engagée par les Maîtres d'Ouvrage tant que les risques couverts par cette provision ne se réalisent pas.

Les Maîtres d'Ouvrage informent l'Autorité Organisatrice et les Financeurs lors des comités techniques de l'état de consommation de la provision pour risques et fourniront une fiche dédiée à chaque utilisation de PR pour avis d'Île-de-France Mobilités.

En sus de cette présentation, les Maîtres d'Ouvrage devront solliciter l'avis d'Île-de-France Mobilités sur les motifs et montants des provisions consommées ou susceptibles de l'être de manière certaine. Cet avis ne conditionne pas la poursuite du projet, les Maîtres d'Ouvrage restant responsables de la PR, dès lors qu'ils en informent Île-de-France Mobilités et les Financeurs, et respectent les termes du présent Protocole. Toutefois, les avis motivés d'Île-de-France Mobilités et des Financeurs sont consignés afin de permettre la traçabilité des décisions.

Dans ce cadre, la procédure est la suivante :

- Fiche de consommation de PR à produire auprès d'Île-de-France Mobilités avant chaque utilisation : un état détaillé et un bilan de la consommation des PR (PR identifiés et PR non-identifiés) est fourni par les Maîtres d'Ouvrage ;
- L'avis d'Île-de-France Mobilités est à formuler dans un délai de 2 mois après la communication par les Maîtres d'Ouvrage d'une fiche d'analyse. Cette fiche fait état des mesures de mitigations des risques proposées ou mises en place par les Maîtres d'Ouvrage, avec pour objectif d'atténuer les évolutions de coûts liés à la survenance de risques.

9.2.2 Suivi spécifique des évolutions de programme

Les Maîtres d'Ouvrage sollicitent une décision d'Île-de-France Mobilités et des Financeurs sur toute évolution de programme par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet. Les décisions prises par Île-de-France Mobilités et les Financeurs sont consignées afin de permettre la traçabilité des décisions.

Dans ce cadre, la procédure est la suivante :

- Présentation systématique des Fiches de Modifications de Programme (FMP) par les Maîtres d'Ouvrage (besoin, opportunité, premières estimations des impacts...) en amont de leur notification aux industriels
- La décision est à formuler dans un délai de 2 mois après la communication par les Maîtres d'Ouvrage de la Fiche de Modification de Programme. Cette fiche fait état des mesures proposées par les Maîtres d'Ouvrage, avec un objectif d'atténuer les évolutions de coûts liés à la survenance des modifications de programme

Les Maîtres d'Ouvrage ne pourront être tenus responsables des conséquences financières et planning, en cas de retard pris dans la décision à engager.

9.2.3 Suivi de l'imbrication dans l'environnement projet

L'ensemble des projets en interface forte et/ou imbriqués avec NExTEO BD et concourant à une amélioration significative de la qualité d'exploitation des lignes B et D du RER (les projets SAE+, ATS+, CCU BD, MI20 et RER NG constituant une liste non exhaustive) doivent faire l'objet d'une vigilance au travers d'une gouvernance globale, notamment en matière de compatibilité technique et calendaire. Il s'agit ici de déterminer et de suivre les interfaces et impacts mutuels.

Un comité spécifique sur ces interfaces est mis en place par Île-de-France Mobilités avec les Maîtres d'Ouvrage. Dans ce cadre, un planning macroscopique, intégrant les jalons d'interface critiques constituant des points de rendez-vous entre Île-de-France Mobilités et les Maîtres d'Ouvrage, sera mis en place. Ce planning sera intégré au COTECH.

Ces éléments font pleinement partie des documents du projet NExTEO et sont intégrés au fond de dossier de l'opération.

9.2.4 Suivi des gains d'exploitation et de la robustesse du réseau

Les ambitions affichées par le projet NExTEO ont conduit l'Autorité Organisatrice et les financeurs à soutenir la réalisation du projet. Cette opération complexe nécessite un suivi spécifique.

Les Maîtres d'Ouvrage produiront une évaluation de la mise en place du système NExTEO au plus tard un an après sa mise en service sur le tronçon commun RER B/RER D et un an après la mise en service complète de NExTEO (100% des tronçons et des matériels roulants équipés). Les Financeurs et l'Autorité Organisatrice se réservent le droit de missionner une expertise indépendante pour s'assurer du respect des engagements des Maîtres d'Ouvrage.

9.2.5 Principe de jalonnement du projet

Un jalonnement du projet partagé permettra aux Maîtres d'Ouvrage, à Île-de-France Mobilités et aux Financeurs de mesurer les grandes évolutions du projet aux étapes clés de son déroulement, constitutives d'axes stratégiques nouveaux pour la poursuite du projet.

Les Maîtres d'Ouvrage et Financeurs devront s'accorder sur les jalons en COPIL (au cours du S1 2024), le jalon de fin de conception détaillée étant par nature un des points de rendez-vous. A chaque jalon, un COPIL permettra de partager l'avancement du projet tel que défini ci-dessus.

Chaque jalon fait l'objet de :

- une analyse des risques mise à jour en termes de probabilité-occurrence et de valorisation financière, traduisant un état précis de la consommation des PR (PR identifiés et PR non-identifiés) ;
- un avancement financier du projet, que ce soit en termes de paiements, d'avenants aux différents marchés contractualisés ou en cours de discussion ;
- un état d'avancement complet du projet que ce soit en termes de planning, de développement du produit NExTEO (fonctionnalités, performance...) ou d'intégration dans son environnement ferroviaire, de conditions de réalisation (notamment d'interruption temporaire de circulation), d'évolutions techniques et fonctionnelles principales du projet.

ARTICLE 10. MODALITES D'AUDIT

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

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

ARTICLE 11. REPARTITION DES ECONOMIES

Compte tenu de la participation financière des Maîtres d'Ouvrage, il est convenu que les éventuelles économies sur le coût objectif du projet viendront se déduire du financement des Maîtres d'Ouvrage, dans la limite de 15% de leur contribution respective.

Au-delà, les économies seront réparties entre Financeurs au prorata des participations de chacun.

Le cas échéant, un avenant réactualisera le plan de financement de l'article 3.1.2 selon ces conditions.

ARTICLE 12. COMMUNICATION

Les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à faire apparaître la contribution des Financeurs dans toutes les actions de communication liées au déploiement de NExTEO. Ils portent à leur connaissance tout événement organisé autour de l'opération. Ils soumettent préalablement les documents et supports de communication à la validation des Financeurs.

ARTICLE 13. INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

13.1 Définition des informations confidentielles

Aux fins de l'Accord, le terme « Information(s) Confidentielle(s) » désigne toutes les informations divulguées par l'une des Parties (la « Partie Emettrice ») aux autres Parties (« Partie (s) Réceptrice (s) ») ayant trait directement ou indirectement au Protocole, sa négociation, son exécution et ses conventions de financement d'application, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre), comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle, données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre moyen), dès lors qu'elles sont expressément désignées confidentielles au moment de leur divulgation par l'apposition d'une mention restrictive du type « confidentiel » sur le support de l'information divulguée et/ou, si l'information a été communiquée oralement ou visuellement, ayant été désignée comme confidentielle au moment de la divulgation.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les Données à Caractère Personnel éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles les Parties peuvent avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une Personne Physique Identifiée ou Identifiable. Est réputée être une « Personne Physique Identifiée ou Identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

13.2. Exclusion

Ne sont pas considérées comme des Informations Confidentielles les informations pour lesquelles la Partie Réceptrice peut apporter la preuve :

- qu'elles étaient déjà connues ou détenues par elle avant leur communication par la Partie Emettrice,
- qu'elles étaient dans le domaine public à la date d'entrée en vigueur de l'Accord, ou le seront postérieurement, sans qu'il y ait une faute de sa part et/ou notamment de ses salariés, prestataires ou sous-traitants,
- qu'elles ont été reçues d'un tiers de manière licite sans aucune restriction ni violation de l'Accord ou d'une obligation de confidentialité à laquelle il serait tenu,
- qu'elles ont été développées par elle de manière indépendante et de bonne foi sans utiliser ou faire référence à des Informations Confidentielles.

Si une partie seulement de l'Information Confidentielle tombe dans le champ d'application des exceptions ci-dessus énumérées, seule cette partie de l'Information Confidentielle sera exonérée des obligations de confidentialité.

Dans l'hypothèse où la Partie Réceptrice pourrait être contrainte de divulguer des Informations Confidentielles en vertu d'une obligation légale, d'une décision de justice, d'une procédure administrative ou judiciaire, la Partie Réceptrice s'engage à en informer sans délai la Partie Emettrice et à l'assister, si telle est sa demande, afin d'obtenir une injonction protectrice ou tout autre mesure appropriée. En tout état de cause, la Partie Réceptrice s'engage à limiter une telle divulgation au strict nécessaire.

13.3. Confidentialité

Les Parties garderont confidentielles toutes les Informations Confidentielles échangées dans le cadre du Protocole et de ses conventions de financement d'application. En particulier, les Financeurs prennent acte de l'obligation particulière de confidentialité pesant sur les Maîtres d'Ouvrages en application du Code de la commande publique ou du Code des transports et qui les obligent à lui garantir une confidentialité absolue sur les données sensibles du projet protégées par ces codes.

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ;
- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la négociation ou de l'exécution du Protocole et de ses conventions de financement d'application.

Les Parties ne pourront pas faire état des Informations Confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la (ou des) autre(s) Partie(s).

En tout état de cause, la Partie Réceptrice se porte fort du respect, par les membres de son personnel et les tiers autorisés, des présentes obligations de confidentialité.

Les obligations de confidentialité au titre du Protocole et de ses conventions de financement d'application survivront à l'expiration du présent Protocole pour une période de 5 ans, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

La Partie Réceptrice s'engage à prendre toutes précautions afin de protéger la confidentialité des Données à Caractère Personnel contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles elle aurait accès et en particulier d'empêcher qu'elles ne soient modifiées, copiées, endommagées, détournées ou communiquées à des personnes non expressément autorisées à les recevoir.

13.4. Obligation de restitution des informations confidentielles

La Partie Réceptrice s'engage, à première demande et selon les modalités précisées dans celle-ci, à restituer à la Partie Emettrice les Informations Confidentielles et/ou à détruire tout document incorporant lesdites Informations Confidentielles.

Cette restitution et/ou destruction s'entend des originaux et de toute copie, quel qu'en soit le support et/ou la forme.

La restitution de l'ensemble des Informations Confidentielles ne libère aucunement la Partie Réceptrice des obligations de confidentialité pour la durée telle que prévue ci-dessus.

13.5. Propriété intellectuelle

Chaque Partie s'engage à ne se prévaloir, du fait de la communication des Informations Confidentielles, d'une quelconque cession ou concession de licence tel que défini par le code de la propriété intellectuelle, sur les Informations Confidentielles appartenant à la Partie Emettrice.

ARTICLE 14. DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE

Le Protocole prend effet à compter de sa notification par Ile-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le Protocole prend fin à l'expiration de la plus tardive de l'une des conventions de financement prévues à l'article 4.1.

Fait en six exemplaires originaux.

Signé par toutes les Parties et notifié le

Pour l'État, Marc GUILLAUME Préfet de la région d'Île-de-France	Pour la Région d'Île-de-France, Valérie PECRESSE Présidente du conseil régional d'Île-de-France
Pour SNCF Réseau, Matthieu CHABANEL Président Directeur Général	Pour SNCF Voyageurs, Christophe FANICHET Président Directeur Général
Pour Île-de-France Mobilités, Laurent PROBST Directeur Général	Pour la RATP, Jean CASTEX Président Directeur Général

