

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

**DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE**

## Sommaire

<a href="#">EXPOSÉ DES MOTIFS</a>	3
<a href="#">PROJET DE DÉLIBÉRATION</a>	5
<a href="#">ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</a>	10
<a href="#">Annexe 1 : Fiches projet</a>	11
<a href="#">Annexe 2 : Interconnexions Ligne 15 Sud - Gare de Villejuif-Louis Aragon - Avenant n°1 à la convention travaux</a>	24
<a href="#">Annexe 3 : Modernisation Noeud ferroviaire de Bercy - Avenant n°1</a>	39
<a href="#">Annexe 4 : Paris-Troyes Phase 2 - Convention réalisation des travaux anticipés</a>	56
<a href="#">Annexe 5 : Protections phoniques - Convention Etudes AVP écrans anti-bruit n° 3 et 4 sur le RER D</a>	132
<a href="#">Annexe 6 : Convention annuelle SDA 2023</a>	170
<a href="#">Annexe 7 : T13 Phase 1 - Convention de solde périmètre IDFM</a>	191

## 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 modernisation du réseau ferroviaire et finance les adaptations nécessaires de l'infrastructure pour lutter contre les nuisances sonores et améliorer l'accessibilité aux réseaux. Ce rapport vous propose de participer à la réalisation des 6 opérations suivantes :

### **1. Interconnexions ferrées du Grand Paris Express – Ligne 15 Sud – Avenant n° 3 à la convention REA - gare de Villejuif-Louis Aragon**

Le projet d'avenant a pour objet de prendre en charge le dépassement budgétaire de la gare de Villejuif-Louis Aragon et d'accorder une subvention complémentaire d'un montant de 180 159 € courants à la RATP, en tant que maître d'ouvrage, pour la poursuite des travaux en 2023.

### **2. Nœud Ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – Avenant n° 1 à la convention AVP**

Le projet d'avenant permet de tenir compte des évolutions contextuelles majeures sur le périmètre du projet depuis 2016 en modifiant la nature des études. La date d'expiration de la convention initiale est supprimée afin de conserver les subventions qui lui sont associées. Toutefois, l'avenant n'a pas d'incidence financière.

Par ailleurs, et à titre exceptionnel, il est proposé de réaffecter un montant de 2 759 028 € au bénéfice de SNCF Réseau pour poursuivre les études d'Avant-projet. Cette réaffectation s'explique par la caducité, constatée le 26 mai 2023, de l'engagement initial attribué par délibération n° CP16-488 du 12 octobre 2016.

### **3. Electrification Paris-Troyes phase 2 – Convention réalisation anticipée des travaux préparatoires**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 681 228,39 €. Elle permet de financer, la réalisation anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes – phase 2. La phase 2 concerne les territoires situés en région Grand Est, entre Nogent-sur-Seine et Troyes.

### **4. Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Convention études d'Avant-projet écran n°3 à Alfortville-Valenton et n°4 à Villeneuve Saint-Georges**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 413 565 €. Elle permet de financer, dans le cadre de la politique de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, la réalisation de deux études d'avant-projet (AVP) préalables à la création de deux murs anti-bruit localisés à Alfortville-Valenton et Villeneuve Saint-Georges sur l'axe des lignes du RER D et Transilien R.

### **5. Schéma Directeur d'Accessibilité – Convention 2023**

Cette convention prévoit une participation de 25 000 000 €. La convention 2023 pour la mise en accessibilité du réseau ferré vient en application de la convention-cadre SDA pour la mise en œuvre des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence approuvée par le CR 51-11 du 23 juin 2011, dans le but de poursuivre les engagements des financeurs prévus par cette dernière.

### **6. T13 Express phase 1 – convention de solde - périmètre IDFM**

Il s'agit pour le périmètre du maître d'ouvrage IDFM, à l'instar de la convention de solde votée par délibération n° CP 2023-074 du 29 mars 2023 pour les MOA SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, de solder l'opération T13 phase 1. Les travaux principaux sont terminés depuis l'été 2022 et le T13 phase 1 a été mis en service en juillet 2022. Cette convention de solde prévoit une participation de la Région d'un montant de 2 544 570 €. Elle solde les besoins de financement complémentaires sur le périmètre IDFM.

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 6 subventions en investissement à hauteur

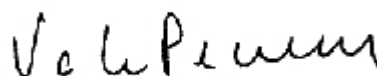
de **31 578 550,39 €**.

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

### DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE

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** la délibération n° CR 51-11 du 23 juin 2011 approuvant la convention-cadre pour la mise en œuvre des 207 gares SNCF/RFF du réseau de référence du Schéma Directeur d'Accessibilité ;

**VU** 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 n° CR08-16 du 18 février 2016 relative aux « 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens » modifiée ;

**VU** la délibération n° CP 16-339 du 21 septembre 2016 du conseil régional d'Île-de-France approuvant les travaux d'adaptation des stations Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif Louis Aragon ;

**VU** la délibération n° CP 16-488 du 12 octobre 2016 approuvant la convention des études d'Avant-Projet concernant la création d'un terrier et l'allongement des voies 7/9/11 au titre de la modernisation du nœud ferroviaire des gares de Lyon/Bercy ;

**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° CR 2021-016 du 4 février 2021 approuvant la convention d'intention relative à l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France sur le périmètre de la SNCF ;

**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 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, ainsi que son règlement associé ;

**VU** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-343 du 10 novembre 2022 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement relative à la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes ;

**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 du 29 mars 2023 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention T13 phase 1 - solde des périmètres SNCF et RATP ;

**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 2023-304 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 « Interconnexions ferrées du Grand Paris Express – Ligne 15 Sud – Avenant n° 3 à la convention REA – gare de Villejuif-Louis Aragon – RATP » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **180 159 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de **180 159 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-009 « Métro », action 482009011 « Métro » du budget 2023.

Cette affectation relève du Fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »

- Action 113 « Interconnexions Grand Paris »
- Opération 11301 « Ligne 15 Sud ».

**Article 2 :**

Décide de participer au financement du projet « Nœud ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – Avenant n° 1 à la convention AVP – SNCF Réseau » 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 **2 759 028 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 3 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Réaffecte une autorisation de programme de **2 759 028 €** 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 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 122 « Projets ferroviaires »,
- Opération 12201 « Gare de Lyon (études) ».

**Article 3 :**

Décide de participer au financement du projet « Ligne Paris Troyes Electrification Phase 2 REA anticipée des travaux préparatoires » 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 **681 228,39 €**.

Subordonne le versement des subventions 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 **681 228,39 €** 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 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 122 « Projets ferroviaires »,
- Opération 12204 « Paris-Troyes ».

**Article 4 :**

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Etudes AVP écrans anti-bruit n° 3 et 4 sur le RER D » détaillé dans les deux fiches projet jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions pour un montant maximum prévisionnel de **413 565 €**.

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 **413 565 €** disponible sur le chapitre 907 « Environnement », code fonctionnel 77 « Environnement des infrastructures de transports », programme PR77-003 « Intégration environnementale des infrastructures de transport », action 477003011 « Intégration environnementale des infrastructures de transport » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai "CPER Mobilités" :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Grand Paris »,
- Action 121 « Etudes et interventions générales »,
- Opération 12102 « Mesures d'accompagnement des infrastructures ferroviaires-bruit ».

#### **Article 5 :**

Décide de participer au financement du projet « Schéma Directeur d'Accessibilité – convention annuelle 2023 » détaillé en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **25 000 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **25 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 820 « Services communs », programme HP 820-001 « Accessibilité du réseau », action 18200101 « Accessibilité du réseau », du budget 2023.

#### **Article 6 :**

Décide de participer au financement du projet « T13 phase 1 – convention de solde du périmètre IDFM » 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 **2 544 570 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **2 544 570 €** 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 112 « Développement du réseau »
- Opération 11203 « Tangentielle Ouest – Saint Cyr-Saint Germain RER – Phase 1 (78) ».

#### **Article 7 :**

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



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

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION**

## **Annexe 1 : Fiches projet**

**DOSSIER N° 23003107 - T13 PHASE 1 - CONVENTION DE SOLDE DU PERIMETRE IDFM**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	7 063 000,00 € HT	36,03 %	2 544 570,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		2 544 570,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, DIRECTEUR GENERAL

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour les besoins complémentaires relatifs aux travaux du T13 express - phase 1.

**Dates prévisionnelles** : 12 octobre 2016 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La présente convention s'inscrit dans la poursuite des travaux du T13 phase 1. La première convention REA ayant été adoptée le 12/10/2016 (n° CP 16-487), la prise en compte des factures est effective à compter de cette date afin d'assurer la continuité des travaux et le respect du planning de réalisation.

**Description :**

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

La phase 1 du T13 a été mise en service le 6 juillet 2022.

Son coût d'objectif était en AVP était de 306,70 M€ (CE 01/2011), soit 328,81 M€ courants.

L'Etat, le Département des Yvelines et la région d'Île-de-France ont déjà soldé leurs participations sur la base du coût d'objectif de l'opération.

Cependant, les maîtres d'ouvrage ont communiqué en Comité de Suivi des Conventions de Financement (CSCF) depuis 2019 des prévisions de dépenses supplémentaires au-delà du coût d'objectif défini à l'Avant-Projet. Ces dépenses complémentaires ont fait l'objet d'une expertise réalisée sous l'égide de l'autorité organisatrice qui a été présentée en CSCF du 4 mai 2021.

Une première convention de financement pour des besoins complémentaires a été votée en commission permanente CP2021-002 du 21 janvier 2021 pour un montant de 19 306 000 € (part RIF), soit 39 400 000 € au total.

Une seconde affectation, votée en commission permanente CP2021-371 du 19 novembre 2021, a permis de couvrir une seconde tranche de besoins de financement complémentaires de la phase travaux pour un montant total de 17 680 000 M€ courants (8 663 200 € pour la part Région).

La présente affectation permet de couvrir une troisième et dernière tranche de besoins de financement complémentaires et de solder l'opération T13 phase 1 pour Île-de-France Mobilités.

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 relai CPER mobilités.

Le montant global de la subvention affectée à IDFM s'élève à 7 063 000 € et se répartit entre :

- l'Etat à 15.44 %,
- la Région à 36.03 %,
- le Département des Yvelines à 22.06%,
- IDFM à 26.48%.

#### Localisation géographique :

- YVELINES

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Tangentielle Ouest - Saint Cyr- Saint Germain (phase 1)

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	7 063 000,00	100,00%
Total	7 063 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	1 090 530,00	15,44%
Région (sollicitée)	2 544 570,00	36,03%
Département des Yvelines (en cours d'attribution)	1 557 900,00	22,06%
IDFM (fonds propres)	1 870 000,00	26,48%
Total	7 063 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23004964 - LIGNE PARIS-TROYES - ELECTRIFICATION - PHASE 2 - CONVENTION TRAVAUX ANTICIPES (SNCF R)**

**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	2 934 432,00 € HT	23,21 %	681 228,39 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		681 228,39 €

**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 aux travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes (sections Nogent-sur-Seine - Troyes) - Convention travaux anticipés.

**Dates prévisionnelles** : 1 février 2023 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Compte-tenu de l'urgence à réaliser les travaux de la phase 2 et à respecter les délais de mise en service de l'opération, les partenaires du projet ont donné leur accord pour le démarrage de la phase de travaux anticipés à compter du 1er février 2023.

**Description :**

Cette subvention permet de cofinancer la réalisation des travaux préparatoires de la phase 2 du projet d'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes. Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 01/01/2023.

Cette phase 2 du projet concerne les territoires situés en région Grand Est.

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

**Détail du calcul de la subvention :**

Cette opération est financée dans le cadre du fonds relai CPER Mobilités.

Le montant global de cette convention travaux anticipés s'élève 2 934 432 € courants. Les financements se répartissent comme suit:

- l'Etat en Grand Est à 18 %,
- l'Etat en Île-de-France 25 %,
- la Région Grand Est à 18 %,
- la Région Île-de-France à 23,215 %,
- le Département de l'Aube à 7 %,
- le Département de Seine-et-Marne à 1,785 %,
- l'Agglomération de Troyes Champagne Métropole à 6,015 %,
- la Commune de Troyes à 0,857 %,
- la Communauté de Communes du Nogentais à 0,043 %,
- la Communauté de Communes des Portes de Romilly à 0,043 %,
- la Commune de Nogent-sur-Seine à 0,021 %,
- la Commune de Romilly-sur-Seine à 0,021 %.

**Localisation géographique :**

- Aube

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux et fournitures (MBP)	2 640 415,00	89,98%
Maitrise d'oeuvre	77 103,00	2,63%
Provision pour risques	216 914,00	7,39%
Total	2 934 432,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat en Grand Est (en cours)	528 197,76	18,00%
Etat en IDF (en cours)	733 608,00	25,00%
Région Grand Est (en cours)	528 197,76	18,00%
Région IDF (sollicitée)	681 228,39	23,22%
Département de l'Aube (en cours)	205 410,24	7,00%
Département de Seine-et-Marne (en cours)	52 379,61	1,78%
Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole (en cours)	176 506,08	6,01%
Commune de Troyes (en cours)	25 148,08	0,86%
Communauté de Communes du Nogentais (en cours)	1 261,81	0,04%
Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine (en cours)	1 261,81	0,04%
Commune de Nogent-sur-Seine (en cours)	616,23	0,02%
Commune de Romilly-sur-Seine (en cours)	616,23	0,02%
Total	2 934 432,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006736 - MODERNISATION DU NOEUD FERROVIAIRE DES GARES DE LYON/BERCY - AVENANT A LA CONVENTION AVP (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	6 897 572,50 € HT	40,00 %	2 759 028,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		2 759 028,00 €

**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 aux études d'Avant-projet du noeud ferroviaire des Gares de Lyon/Bercy

**Dates prévisionnelles** : 12 octobre 2016 - 21 septembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Dans la mesure où il s'agit de réaffecter la part région pour poursuivre l'ensemble du projet, la date de démarrage (12/10/2016) correspond à la date du vote de la convention initiale (CP 16-488).

**Description :**

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

L'opération consiste à maximiser les capacités d'exploitation du noeud ferroviaire de la Gare de Lyon en créant de nouvelles fonctionnalités ferroviaires.

Le comité des études pour la désaturation du complexe ferroviaire Gare de Lyon / Bercy de septembre 2021 a validé une modification majeure du projet qui a consisté à remplacer la création d'un terrier V2M, comme envisagé initialement, par une solution aérienne dite "saut de mouton", la modernisation et le développement des voies de service dans la zone ainsi que la modernisation et la télécommande des installations de signalisation sur le périmètre des postes 1, 2 et 3 de Bercy.

Le présent avenant permet donc d'une part, de prendre en compte des modifications de projet précitées et d'autre part, à la Région de réaffecter sa part pour la finalisation des études d'Avant-projet.



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

**Détail du calcul de la subvention :**

Les travaux sont financés dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER mobilités.

Le montant global de la réaffectation suite à la caducité de l'engagement initial est de 6 897 572,5 € courants, répartis comme suit:

- L'Etat à 40 %,
- La Région à 40 %,
- SNCF Réseau à 20 %.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Gare de Lyon (études)

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes AVP	6 897 572,50	100,00%
Total	6 897 572,50	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	2 759 028,00	40,00%
Etat (post 2023)	2 759 028,00	40,00%
SNCF Réseau (post 2023)	1 379 514,50	20,00%
Total	6 897 570,50	100,00%

**DOSSIER N° 23006766 - INTERCONNEXIONS FERREES DU GRAND PARIS EXPRESS - LIGNE 15 SUD - AVENANT N° 3 A LA CONVENTION REA - GARE DE VILLEJUIF LOUIS ARAGON (RATP)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-482009-200

Action : 482009011- Métro

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	483 000,00 € HT	37,30 %	180 159,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		180 159,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention destinée à financer la poursuite des travaux d'adaptation de la gare de Villejuif Louis Aragon au titre des interconnexions ferrées du Grand Paris sur la ligne 15 Sud.

**Dates prévisionnelles** : 21 septembre 2016 - 21 septembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Dans la mesure où il s'agit de financer des dépassements sur l'ensemble du projet, la date de démarrage (21/09/2016) correspond à la date du vote de la convention initiale (CP 16-339).

**Description :**

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

La convention relative à la réalisation des travaux d'adaptation a été approuvée par le conseil régional à la commission permanente du 21 septembre 2016. Le coût objectif de la partie "adaptation" concernant la gare de Villejuif Louis Aragon est de 17,314M€ (CE01/2014).

Dès 2017, la RATP a justifié un dépassement du budget de la convention concernant les travaux d'adaptation de 2016 sur les trois gares en interconnexion de son périmètre à hauteur de 3,78M€ (CE2014).

Après expertise des éléments transmis par le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités a considéré que ces surcoûts étaient justifiés.

Dès lors que les surcoûts sont stabilisés sur la gare de Villejuif Louis Aragon et qu'il reste des crédits sur la ligne "interconnexions" du CPER, les financeurs donnent leur accord pour abonder la convention PRO-REA sur le périmètre RATP, uniquement pour cette opération.

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

#### Détail du calcul de la subvention :

Les adaptations des gares au titre des interconnexions ferrées du Grand Paris Express sont financées dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais CPER Mobilités.

Le montant global de l'avenant correspond à l'écart entre le montant total de la gare de Villejuif Louis Aragon voté en 2016, soit 1 033 000 € et le nouveau montant suite au dépassement budgétaire fixé à 1 516 000 €.

Le financement de cet écart d'un montant de 483 000 € se répartit ainsi :

- L'Etat à 18,65 %,
- La Région à 37,30 %,
- La RATP à 18,65 %,
- La Société du Grand Paris à 25,39 %.

#### Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Ligne 15 sud

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépassement budgétaire gare Villejuif Louis Aragon	483 000,00	100,00%
Total	483 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (part sollicitée)	180 159,00	37,30%
Etat (en cours d'attribution)	90 079,50	18,65%
Société du Grand Paris (en cours d'attribution)	122 633,70	25,39%
RATP (en cours d'attribution)	90 127,80	18,66%
Total	483 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006649 - SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE - CONVENTION 2023 (SNCF G&C)**

**Dispositif** : Accessibilité des transports (n° 00000563)

**Délibération Cadre** : CR51-11 du 23/06/2011

**Imputation budgétaire** : 908-820-2041712-182001-200

Action : 18200101- Accessibilité du réseau

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Accessibilité des transports	100 000 000,00 € HT	25,00 %	25 000 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		25 000 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS  
Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY  
75013 PARIS 13E ARRONDISSEMENT  
Statut Juridique : Société Anonyme  
Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention d'études et de travaux relative à la mise en accessibilité du réseau ferré d'Île-de-France, au bénéfice de SNCF Gares & Connexions, au titre de l'année 2023.

**Dates prévisionnelles** : 23 novembre 2017 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Les études et travaux s'inscrivent dans la convention-cadre de 2011. La convention 2023 échelonne les financements sur des opérations pluriannuelles. Elle vise à poursuivre les engagements des financeurs prévus par la convention-cadre de 2011.

**Description :**

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

Sur la période 2009-2022, IDFM, la Région Île-de-France et la SNCF G&Co ont engagé un montant de 1 447,2 M€ courants sur la mise en accessibilité de 207 gares franciliennes.

Une première tranche approuvée en 2011, a engagé la Région à hauteur de 129,5 M€ courants. Une deuxième tranche approuvée en 2017, a engagé la Région à hauteur de 232,3 M€ courants.

Au total, cela représente environ 1 265 M€ CE 2009. Pour respecter les engagements des financeurs sur le cout d'objectif de 1 454 M€ CE 2009, il convient de poursuivre les engagements financiers.

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 :**

Au titre du budget 2023, il est proposé d'affecter une autorisation de programme de projet de 25 000 000 € courants, prélevée sur l'action budgétaire « Accessibilité du réseau », soit une part régionale de 25% du montant total de 100 M€ attribué à SNCF Gares & Connexions en 2023.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** Hors CPER/Hors CPER

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etudes et travaux	100 000 000,00	100,00%
Total	100 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
IDFM (en cours d'attribution)	50 000 000,00	50,00%
région Île-de-France (sollicitée)	25 000 000,00	25,00%
SNCF Gares & Connexions (en cours d'attribution)	25 000 000,00	25,00%
Total	100 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006740 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Création de deux murs anti-bruit sur l'axe du RER D - Convention d'études d'avant-projet (AVP) - SNCF R**

**Dispositif** : Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France (n° 00001302)

**Délibération Cadre** : CP2022-319 du 23/09/2022

**Imputation budgétaire** : 907-77-2041722-477003-200

Action : 477003011- Intégration environnementale des infrastructures de transport

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France	1 654 260,00 € HT	25,00 %	413 565,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		413 565,00 €

**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 pour la réalisation de deux études d'avant-projet préalables à la construction de deux murs anti-bruit sur l'axe du RER D.

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

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Cette convention a pour objet le financement d'études d'avant-projet préalables à la construction de murs anti-bruit localisés sur l'axe du RER D à Alfortville, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. Cette opération s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France.

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 fonds relai CPER mobilités.

Le coût de l'opération s'élève à 1 654 260 € courants. Le plan de financement est le suivant :

- l'Etat à 10 %,
- la région Île-de-France à 25 %,
- la Métropole du Grand Paris à 25%,
- SNCF Réseau à 40 % (dans le cadre du plan de relance ferroviaire Etat/SNCF Réseau, formalisé dans une convention bipartite Etat / SNCF Réseau du 6 décembre 2022).

**Localisation géographique :**

- ALFORTVILLE
- VALENTON
- VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Mesures Accompagnement des infrastructures ferroviaires - bruit -

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Etude AVP mur secteur n°3	702 138,00	42,44%
Etude AVP mur secteur n°4	740 756,00	44,78%
AMOA externalisée	163 184,00	9,86%
AMOA SNCF Réseau (interne)	48 182,00	2,91%
Total	1 654 260,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	165 426,00	10,00%
région Île-de-France (sollicitée)	413 565,00	25,00%
Métropole du Grand Paris (en cours d'attribution)	413 565,00	25,00%
SNCF Réseau (via le plan de relance) (en cours d'attribution)	661 704,00	40,00%
Total	1 654 260,00	100,00%

## **Annexe 2 : Interconnexions Ligne 15 Sud - Gare de Villejuif- Louis Aragon - Avenant n°1 à la convention travaux**



2023

**Ligne 15 sud –  
Pont de Sèvres / Noisy-Champs**

Avenant n° 3 à la convention de  
financement relative à la réalisation  
des travaux d'adaptation des stations  
Châtillon Montrouge, Créteil l'Echat et  
Villejuif Louis Aragon

Convention n° 23D25279 – SGP 2016CONV494



## **TABLE DES MATIERES**

<b><u>PREAMBULE .....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°2.....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « MODALITES DE FINANCEMENT» .....</u></b>	<b><u>7</u></b>
2.1. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.1.1 « COUT D'OBJECTIF DES INTERCONNEXIONS ET QUOTE-PART DES TRAVAUX D'ADAPTATION ».....	7
2.2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.2.2 « CLES DE FINANCEMENT INTEGRANT LA REGULARISATION DES ETUDES PRO ».....	8
<b><u>ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.4 « PLAN DE FINANCEMENT ».....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b><u>Article 4. Modification de l'article 7.3 « caducite des subventions au titre du reglement budgetaire de la region » .....</u></b>	<b><u>9</u></b>
<b><u>ARTICLE 5. MODIFICATION DES ANNEXES 1 ET 2 .....</u></b>	<b><u>9</u></b>
<b><u>ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA PARTIE 2.2 DE L'ANNEXE 3 DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES DEPENSES » .....</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b><u>ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES.....</u></b>	<b><u>12</u></b>
<b><u>ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR .....</u></b>	<b><u>12</u></b>

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP [REDACTED] de la commission permanente du conseil régional en date du
- La **Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège social est situé 2 Mail de la Petite Espagne, CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00048, représentée par Monsieur Jean-François MONTEILS, Président du Directoire,
- 

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

**En deuxième lieu,**

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris dans le 12<sup>e</sup> arrondissement, 54 quai de la Râpée, représenté par Jean CASTEX Président Directeur Général,  
Désignée ci-après « la RATP »,

Ci-après désignée par « **le maître d'ouvrage** », « **le MOA** » ou « **le bénéficiaire** ».

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9<sup>ème</sup>, 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° [REDACTED] en date du

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

Ci-après désignés ensemble comme « **les Parties** » ou individuellement « **une Partie** »,

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 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, codifiée au Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique ;

**Vu** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris ;

**Vu** le décret n°2010-756 du 7 juillet 2010 modifié relatif à la Société du Grand Paris ;

**Vu** le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du RTPGP ;

**Vu** le protocole Etat-Région correspondant 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 le 19 juillet 2013 ;

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

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2012-285 du 10 octobre 2012 prenant acte du dossier d'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres Noisy-Champs du réseau de transport du Grand Paris Express ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration de la RATP du 29 mai 2015 approuvant l'AVP administratif « Interconnexions RATP – Grand Paris Express Ligne 15 Sud » ;

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015-256 du 8 juillet 2015 portant approbation des dossiers d'Avant-projet de la SNCF et de la RATP relatifs aux interconnexions ferroviaires à réaliser dans le cadre du projet ligne 15 sud, tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, avec deux réserves ;

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015-257 du 8 juillet 2015 portant approbation du dossier d'Avant-projet de la ligne 15 sud réalisé par la SGP, tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, avec réserves ;

**Vu** la convention de financement 2015CONV062 des études PRO des stations de la ligne 15 sud régissant les rapports entre la SGP et RATP, notifiée le 28 juillet 2015, ci-après désignée « convention PRO » ;

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2016-208 du 1<sup>er</sup> juin 2016 levant la réserve sur les délais et les coûts relative au dossier d'Avant-projet RATP interconnexions ferroviaires 15 sud et approuvant la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif-Louis-Aragon.

**Vu** la délibération n° CP 16-339 du 21 septembre 2016 du conseil régional d'Île-de-France approuvant les travaux d'adaptation des stations Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif Louis Aragon ;

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan État-Région Île-de-France 2015-2020, et notamment son volet mobilité multimodale, modifié par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par délibération n° CR 2021-005 du 4 février 2021 ;

**Vu** la convention de financement n° 16DPI009 relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-L'Echat et Villejuif Louis Aragon entre l'Etat, la région Île-de-France, la RATP et Île-de-France Mobilités, notifiée le 07 décembre 2016 ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2020-515 du 08 octobre 2020 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-L'Echat et Villejuif Louis Aragon ;

**Vu** l'avenant n° 1 (20D07085) à la convention de financement n° 16DPI009 relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-L'Echat et Villejuif Louis Aragon entre l'Etat, la région Île-de-France, la RATP et Île-de-France Mobilités, notifié le 07 septembre 2021 ;

**Vu** la délibération n° CP 2021-288 du 24 septembre 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant l'avenant n° 2 de la convention des travaux d'adaptation des stations Châtillon Montrouge, Créteil l'Echat et Villejuif Aragon ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20211011-285 du 11 octobre 2021 approuvant l'avenant n° 2 à la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-l'Echat et Villejuif-Louis-Aragon ;

**Vu** l'avenant n° 2 (n° 21D12025) à la convention de financement n° 16DPI009 relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-L-Echat et Villejuif Louis Aragon entre l'Etat, la région Île-de-France, la RATP et Île-de-France Mobilités, notifié le 17 mai 2022 ;

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

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

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 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 du Conseil régional n° CP 2023-304 du 21 septembre 2023 approuvant le présent avenant ;

**Vu** la délibération n° .. du.... du conseil de surveillance de la SGP approuvant le présent avenant ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2023..... du .... 12 octobre 2023 prouvant le présent avenant ;

## Préambule

Les études d'avant-projet menées par les opérateurs (RATP et SNCF) sous leur maîtrise d'ouvrage (MOA) au titre de l'adaptation des gares et des stations existantes interconnectées avec la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express portent sur l'infrastructure et les équipements en gare existants, ainsi que sur le raccordement à créer sur leur périmètre pour réaliser l'interconnexion avec le nouvel ouvrage du Grand Paris Express (GPE).

Les projets d'interconnexions ferroviaires sont constitués de deux opérations programmatiques :

- **La composante « correspondance »** : la SGP, en tant que maître d'ouvrage de la ligne 15 Sud, intègre au programme et au financement les ouvrages qui permettent de relier physiquement les gares de la SGP avec les gares/stations existantes. Il est à noter que le périmètre de cette opération est pour partie sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage des opérateurs (RATP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) et ils seront donc en grande partie réalisés par ces derniers. Le financement de cette opération est assuré par la SGP dans le cadre de conventions de financement bipartites avec la RATP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
- **La composante « adaptation »** : les aménagements à réaliser sur les gares et stations existantes pour tenir compte des impacts des gares de la SGP sur le fonctionnement des gares existantes sont réalisés par la maîtrise d'ouvrage de la RATP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et le financement est assuré dans le cadre du CPER.

A l'issue des études d'avant-projet de la ligne 15 Sud sous maîtrise d'ouvrage de la RATP, trois gares/stations existantes sous maîtrise d'ouvrage RATP sont concernées par la réalisation « d'adaptation ». Il s'agit de Châtillon-Montrouge (M13), Villejuif Louis Aragon (M7) et Créteil-l'Échat (M8).

Les études Avant-Projet sur les correspondances et les adaptations des trois stations précitées ont été engagées par la RATP en janvier 2015. Elles ont été remises à la Société du Grand Paris en novembre 2016 pour les parties en interface RATP/SGP.

En date du 28 juillet 2015, la Société du Grand Paris et la RATP ont conclu une convention pour le financement de ces études Projet. Afin de permettre la tenue des délais du projet de ligne 15 Sud dans son ensemble, la Société du Grand Paris a décidé de financer par anticipation ces études à 100% y compris pour ce qui relève des adaptations des réseaux existants.

L'AVP réalisé par la RATP a été approuvé par son Conseil d'administration le 29 mai 2015, et le Conseil du STIF le 8 juillet 2015 avec une réserve sur les délais et les coûts dans l'attente des conclusions de l'expertise externe. Suite à l'expertise technique rendue, le conseil d'Île-de-France Mobilités a levé la réserve coût/ délais relative à l'Avant-projet RATP ligne 15 sud et approuvé la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon-Montrouge, Créteil-L'Échat et Villejuif-Louis-Aragon.

La convention relative à la réalisation des travaux d'adaptation a été approuvée par le conseil régional à la commission permanente du 21 septembre 2016.

A l'issue de ses études PRO, la RATP a justifié un dépassement du budget de la convention concernant les travaux d'adaptation de 2016 sur les 3 gares en interconnexion de son périmètre.

Après expertise des éléments transmis par le maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités a considéré que ces surcoûts étaient justifiés.

L'augmentation des coûts des travaux dits d'adaptation entre le PRO et l'AVP est de 3,78 M€ (CE2014) répartis sur les 3 stations suivantes :

- Châtillon-Montrouge : +2,03 M€ ;
- Villejuif Louis Aragon : +0,29 M€ ;

– Créteil-l'Echat : +1,46 M€.

Au regard du calendrier de réalisation de chaque gare concernée, et dans l'attente d'une vision définitive de l'accostage de l'enveloppe financière dédiée à l'adaptation des gares des lignes 15 Sud et 16, les financeurs donnent leur accord pour abonder la convention REA sur le périmètre RATP au titre de l'exercice budgétaire 2023 du CPER uniquement sur la gare de Villejuif Louis Aragon.

Deux avenants, approuvés par le conseil régional, l'un en septembre 2020 pour la gare de Créteil l'Echat et l'autre en septembre 2021 pour la gare de Châtillon-Montrouge, ont permis d'acter le dépassement de coût des travaux de ces gares.

Le présent avenant n°3 à la convention travaux acte aussi bien le dépassement du coût des travaux d'adaptation de la gare de Villejuif Louis Aragon que du décalage planning et modifie le plan de financement de cette gare.

Il est convenu ce qui suit :

## ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT N°3

L'avenant a pour objet de modifier :

- le coût d'objectif en euros constants des travaux d'adaptation de la gare de Villejuif Louis Aragon et le montant des subventions attribuées en euros courants ;
- l'impact planning sur les travaux d'interconnexion en gare de Villejuif Louis Aragon ;
- le plan de financement de la convention en euros constants et courants ;
- l'échéancier prévisionnel des appels de fonds pour le périmètre RATP.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 6.1.1, 6.2.2, 6.4 et 7.3, ainsi que les annexes 1, 2 et 3 de la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation des stations Châtillon-Montrouge, Créteil l'Echat et Villejuif Louis Aragon désignée « convention de financement initiale » dans le présent avenant.

## ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « MODALITES DE FINANCEMENT »

### 2.1. Modification de l'article 6.1.1 « coût d'objectif des interconnexions et quote-part des travaux d'adaptation »

*L'article 6.1.1 de la convention initiale relatif au Coût d'objectif des interconnexions et quote-part des travaux d'adaptation est remplacé par :*

Les travaux visés à l'article 3 de la présente convention sont indissociables des travaux de correspondance réalisés sous maîtrise d'ouvrage RATP prévus dans le cadre de l'opération d'investissement L15 Sud Pont de Sèvres-Noisy Champs du Grand Paris Express.

Ces opérations feront l'objet des mêmes marchés de travaux sans qu'il soit possible de distinguer physiquement les dépenses relatives aux adaptations des dépenses de correspondances.

Par conséquent, les parties conviennent que :

- la notion de coût d'objectif s'applique au coût des travaux d'interconnexion ;
- le coût des adaptations visé par la présente convention est déterminé comme une quote-part du coût global des opérations d'interconnexions (correspondances + adaptations).

Conformément à l'avant-projet RATP relatif aux interconnexions ferroviaires « Ligne 15 sud » approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 8 juillet 2015 et aux études PRO RATP pour le seul site Villejuif Louis Aragon, le coût d'objectif global des interconnexions (AVP+PRO+REA) s'établit à 58,91 M€ CE 01/2014. Ce coût, et le seul coût PRO+REA, sont répartis de la manière suivante :

	Coût d'objectif global des interconnexions M€ CE 01/2014	Coût PRO+REA des interconnexions M€ CE 01/2014
<b>Châtillon Montrouge</b>	22,71	21,76
<b>Créteil-l'Echat</b>	20,17	19,77
<b>Villejuif Louis Aragon</b>	<b>16,03</b>	<b>15,79</b>
<b>Total</b>	<b>58,91</b>	<b>57,32</b>



Pour chaque station, les quotes-parts des composantes « correspondance » et « adaptations » sont les suivantes :

	Quote-part adaptations	Quote-part correspondance
<b>Châtillon Montrouge</b>	46,3%	53,7%
<b>Créteil l'Echat</b>	30%	70%
<b>Villejuif Louis Aragon</b>	8,7%	91,3%

Le financement de la part correspondance est assuré par la SGP dans le cadre de conventions de financement bipartites avec la RATP.

Pour chaque station, le financement appelé au titre de la présente convention (études PRO relatives aux travaux d'adaptation et travaux d'adaptation) est donc le suivant :

	Financement au titre de la présente convention M€ CE 01/2014	<i>Pour information</i> <i>Financement à apporter par la SGP par conventions bipartites avec la RATP</i>
<b>Châtillon Montrouge</b>	10,08	12,64
<b>Créteil l'Echat</b>	5,93	14,24
<b>Villejuif Louis Aragon</b>	<b>1,373</b>	<b>14,66</b>
<b>Total</b>	<b>17,383</b>	<b>41,54</b>

Le financement total prévu au titre de la présente convention est donc de **17,383 M€ CE 01/2014** (incluant la part des études PRO relatives aux travaux d'adaptations et les travaux d'adaptations).

## 2.2. Modification de l'article 6.2.2 « Clés de financement intégrant la régularisation des études PRO »

Le tableau relatif au plan de financement, en euros constants, de la phase de réalisation de travaux d'adaptation (hors PRO) de l'article 6.2.2 est remplacé par :

Plan de financement, en euros constants, de la phase réalisation des travaux d'adaptation (hors PRO) Montant M€ HT (€ constants 01/2014)					
MOA RATP	État	Région	SGP	RATP	Total
Châtillon Montrouge	1,785	3,569	2,427	1,785	9,565
Créteil l'Echat	1,058	2,116	1,357	1,058	5,59
Villejuif Louis Aragon	<b>0,243</b>	<b>0,487</b>	<b>0,331</b>	<b>0,243</b>	<b>1,304</b>
<b>Total</b>	<b>3,086</b>	<b>6,172</b>	<b>4,115</b>	<b>3,086</b>	<b>16,459</b>

## ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.4 « PLAN DE FINANCEMENT »

Les tableaux de financement euros courants et constants de l'article 6.4 de la convention de financement initiale relative au Plan de financement sont remplacés par les tableaux suivants :

Plan de financement, en euros constants, de la phase réalisation des travaux d'adaptation Montant M€ HT (€ constants 01/2014)					
MOA RATP	État	Région	SGP	RATP	Total
Châtillon Montrouge	1,785	3,569	2,427	1,785	9,565
Créteil l'Echat	1,058	2,116	1,357	1,058	5,59
Villejuif Louis Aragon	<b>0,243</b>	<b>0,487</b>	<b>0,331</b>	<b>0,243</b>	<b>1,304</b>
<b>Total</b>	<b>3,086</b>	<b>6,172</b>	<b>4,115</b>	<b>3,086</b>	<b>16,459</b>

En euros courants, le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini comme suit, sur la base du plan de financement en euros constants ci-dessus et suivant les modalités d'actualisation de l'article 6.3:

Plan de financement, en euros courants de la phase réalisation des travaux d'adaptation Montant M€ HT					
MOA RATP	État	Région	SGP	RATP	Total
Châtillon Montrouge	<b>1,864</b>	<b>3,727</b>	<b>2,534</b>	<b>1,864</b>	<b>9,989</b>
Créteil l'Echat	<b>1,07</b>	<b>2,13</b>	<b>1,37</b>	<b>1,07</b>	<b>5,64</b>
Villejuif Louis Aragon	0,283	<b>0,566</b>	<b>0,385</b>	<b>0,283</b>	<b>1,516</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3,217</b>	<b>6,423</b>	<b>4,289</b>	<b>3,217</b>	<b>17,145</b>

#### **ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.3 « CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION »**

*L'article 7.3 de la convention de financement initiale est remplacé par :*

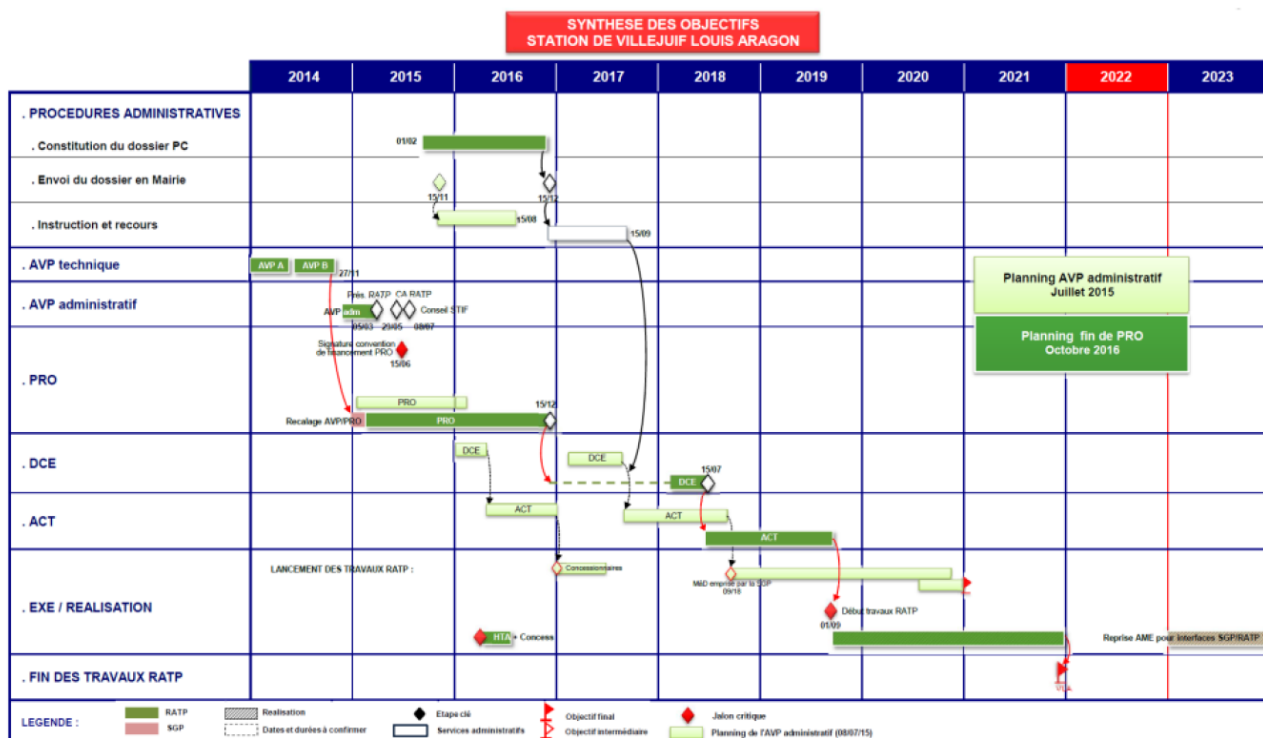
Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement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

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. MODIFICATION DES ANNEXES 1 ET 2**

*L'annexe 1 « Planning » de la convention initiale est remplacée par :*

Le planning Villejuif Louis Aragon de l'annexe 1 de la convention initiale est remplacé par :



L'annexe 2 « Détail des programmes et coûts » est remplacée par :

Le tableau détaillé du programme Villejuif Louis Aragon de l'annexe 2 de la convention initiale est remplacé par :

**Estimations niveau PRO :**

Disciplines	Libellés succincts	AVP admin CE 2014	Estimations PRO/DCE CE 2014	Δ
<b>GROS ŒUVRE et SC</b>	Gros œuvre et second œuvre	5 363 477 €	8 710 000 €	3 346 523 €
<b>ELECTROMECHANIQUE</b>	Escaliers mécaniques, Grilles de fermeture automatiques	672 100 €	625 900 €	-46 200 €
<b>BASSE TENSION</b>	Dépose d'équipements, Travaux d'alimentation électrique, Eclairage normal et de sécurité	477 000 €	529 700 €	52 700 €
<b>COURANTS FAIBLES</b>	Vente, Lignes de Contrôle, Interphonie - Téléphonie, Contrôle d'accès, sonorisation, caméras, écrans d'information...	992 164 €	954 339 €	-37 825 €
<b>TELECOM</b>	Infrastructure réseau, téléphonie, vidéo	99 000 €	56 210 €	-42 790 €
<b>HTA</b>	Dévoiemment du réseau haute tension RATP	280 000 €	268 800 €	-11 200 €
<b>DESENFUMAGE ET SECURITE INCENDIE</b>	Extension et mise à niveau du SSI, Mise en place de lignes frein fumée	50 000 €	156 000 €	106 000 €
<b>SIGNALETIQUE</b>	Mise à niveau de la signalétique (émaillée et lumineuse)	100 385 €	98 880 €	-1 505 €
<b>TRAVAUX COMPLEMENTAIRES</b>	Dévoiemment des réseaux concessionnaires, Désamiantage des voiries et des espaces, Aménagements urbains, Données d'entrée : topo, sondages, relevé de l'existant, Marchés CT, CSSI, OPC, CSPS, EOQA, Communication.	1 178 213 €	841 232 €	-336 981 €
<b>SOUS-TOTAL TRAVAUX</b>		<b>9 212 339 €</b>	<b>12 241 060 €</b>	<b>3 028 721 €</b>
<b>Aléas et Imprévus</b>	PAI	1 381 851 €	1 239 642 €	-142 209 €
<b>FES</b>	MOE et MOA	2 118 838 €	2 550 604 €	431 766 €
<b>TOTAL</b>		<b>12 713 028 €</b>	<b>16 031 306 €</b>	<b>3 318 278 €</b>

## ARTICLE 6. MODIFICATION DE LA PARTIE 2.2 DE L'ANNEXE 3 DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE « ECHEANCIER PREVISIONNEL DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET DES DEPENSES »

Le tableau RATP spécifique à la gare de Villejuif Louis Aragon de la partie 2.2 de l'annexe 3 de la convention de financement initiale « Echancier prévisionnel des dépenses » est remplacé par :

### 2.1 ECHEANCIER PREVISIONNEL DES DEPENSES

- **ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS**

Station Villejuif Louis Aragon

<b>€ Courants</b>	<b>2 021</b>	<b>2 022</b>	<b>2 023</b>	<b>2 024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>Total</b>
<b>Etat</b>	21 363 €	33 470 €	44 450 €	78 776 €	79 234 €	25 480 €	<b>282 774</b>
<b>SGP</b>	29 083 €	45 565 €	60 513 €	107 243 €	107 866 €	34 686 €	<b>384 956</b>
<b>RIF</b>	42 727 €	66 941 €	88 900 €	157 553 €	158 468 €	50 958 €	<b>565 548</b>
<b>RATP</b>	21 363 €	33 470 €	44 450 €	78 776 €	79 234 €	25 480 €	<b>282 774</b>
<b>Total</b>							<b>1 516 051</b>

## **ARTICLE 7. DISPOSITIONS DIVERSES**

Toutes les clauses de la convention de financement initiale non modifiées par le présent avenant 3 à la convention initiale demeurent inchangées et applicables de plein droit à l'ensemble des phases Etudes Projet et Travaux.

## **ARTICLE 8. ENTREE EN VIGUEUR**

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

Signée par toutes les Parties et notifiée le

Avenant n°3 à la convention 2016CONV494 de financement relatif à la réalisation des travaux d'adaptation des stations de Châtillon, Créteil et Villejuif

## **Annexe 3 : Modernisation Noeud ferroviaire de Bercy - Avenant n°1**

## Modernisation du nœud ferroviaire des gares de Lyon / Bercy

Avenant n°1 à la convention de  
financement (n°17DPI034) des  
Etudes d'AVP « Création d'un  
terrier », « Allongement voies  
7/9/11 »,

renommée « préparation des  
AVP »





Préambule .....	5
Article 1. OBJET DE L'AVENANT .....	7
Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « Objet de la convention » ..	7
Article 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « Contenu de la présente convention de financement » .....	7
Article 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2 .....	8
Article 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.2 « Versement du solde » ..	8
Article 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.4 « Bénéficiaires et domiciliation » .....	9
Article 7. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5 « Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région » .....	10
Article 8. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 « Date d'effet et durée de la convention » .....	11
Article 9. MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses » .....	11
Article 10. Dispositions diverses .....	12
Article 11. Entrée en vigueur .....	12

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_,
- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège social est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Anne BOSCHE LENOIR, Directrice Générale Finances Achats dûment habilité à signer la présente convention ;

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège social est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par Mme Anne BOSCHE LENOIR, Directrice Générale Finances Achats dûment habilité à signer la présente convention ;

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

**Et en dernier lieu,**

- **Île-de-France Mobilités** établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par 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 de la mobilité** » ou « **l'AO** »,

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

## **VISAS**

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

**Vu** la loi 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° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale « Gares & Connexions » de SNCF Réseau ;

**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 État-Région Île-de-France 2015-2020 et notamment son article 3 relatif aux subventions régionales accordées pour les opérations de transport du Contrat de Plan 2015- 2020 sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan État-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État-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° CP 16-488 du 12 octobre 2016 approuvant la convention des études d'Avant-Projet concernant la création d'un terrier et l'allongement des voies 7/9/11 au titre de la modernisation du nœud ferroviaire des gares de Lyon/Bercy ;

**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 du 30 mars 2023, et notamment son article 5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

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

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

## Préambule

Suite à la délibération n° CP 16-488 du 12 octobre 2016, la Région Île-de-France a accordé une subvention de 3 240 000 € à SNCF Réseau pour réaliser l'intégralité des études d'Avant-Projet relatives à la création d'un terrier et l'allongement des voies 7/9/11 au titre de la modernisation du nœud ferroviaire des Gares de Lyon/Bercy.

Une convention, d'un montant total de 8 180 000 € dont 8 100 000 € au bénéfice de SNCF Réseau a été signée le 31 juillet 2017 entre la Région Île-de-France, l'État, SNCF Réseau et le Île-de-France Mobilités. Cette convention expire au plus tard le 31 décembre 2024 selon les modalités prévues dans son article 7.4.

En revanche, contrairement aux autres financeurs du projet que sont l'État (40%) et SNCF Réseau (20%), la subvention de 3 240 000 € accordée par la Région est tombée en caducité le 26 mai 2023 conformément à ses règles de financement définies à son Règlement Budgétaire et Financier.

De plus, depuis l'attribution de la subvention en 2016, le projet ainsi que sa programmation ont fortement évolué du fait de plusieurs modifications contextuelles :

- Dans la perspective du déploiement du nouveau matériel roulant RER NG sur la ligne du RER D, le programme d'adaptation de l'infrastructure associé a contraint SNCF Réseau à suspendre le démarrage des études AVP,
- La réalisation des travaux du nouveau Technicentre Villeneuve Demain pour l'accueil des nouveaux matériels roulants des lignes D et R (RER NG et Régio2N) impose de fortes contraintes sur les mouvements et les stationnements de trains dans le secteur de Gare de Lyon/Bercy jusqu'à l'horizon 2026/2027. Par conséquent, SNCF Réseau n'a pu engager, auparavant, de grands travaux de développement dans la zone.
- La fin de l'activité auto-train intervenue en 2019 a libéré des faisceaux de voies de services et diminué fortement les contraintes pour la conception du plan de voies et la réalisation des travaux en avant-gare de Bercy,
- L'ouverture à la concurrence et les renouvellements des matériels roulants des services conventionnés génèrent de nouveaux besoins en voies de service et des besoins potentiels de création de capacité dans le complexe gare de Lyon/Bercy.

Afin de prendre en compte ces nombreuses évolutions, SNCF Réseau a optimisé le projet de suppression de la contrainte de cisaillement des voies M par la création d'un terrier et approfondi les études préliminaires tout en travaillant sur le phasage des travaux. L'étude des conditions de maintien des services ferroviaires pendant les travaux et l'articulation avec les autres grands chantiers dans la zone de gare de Lyon/Bercy et entre Paris et Villeneuve a également été menée.

Suite à ces approfondissements, le Comité des études pour la désaturation du complexe ferroviaire Gare de Lyon/Bercy de septembre 2021 a validé une modification majeure du projet, conduisant à un nouveau projet dénommé « Modernisation Ferroviaire de Bercy » qui traite plus globalement les points durs de la zone et comprend :

- la refonte du plan de voies en avant-gares de Lyon et de Bercy et la dénivellation de la bifurcation de Bercy par une solution aérienne dite « saut de mouton » (en lieu et place de la solution souterraine en « terrier »),
- la modernisation et le développement des voies de service dans la zone,
- la modernisation et la télécommande des installations de signalisation sur le périmètre des postes 1, 2 et 3 de Bercy.

Pour ce qui concerne le projet « allongement des voies 7,9 et 11 » de Gare de Lyon, le comité des études a acté sur proposition de SNCF Réseau :

- de l'effectivité depuis 2017 de l'allongement de la voie 11, réalisé dans le cadre des travaux du nouveau poste d'aiguillage de la Gare de Lyon, financés par SNCF Réseau ;
- de la nécessité d'approfondir les réflexions préliminaires sur la conception du plan de voie, en privilégiant l'amélioration des accès au technicentre ;
- du report de ces travaux en seconde priorité, après le projet modernisation ferroviaire de Bercy.

Pour toutes ces raisons, SNCF Réseau n'a pas réussi à honorer ses engagements dans les délais impartis et seulement 480 972 € ont été appelés auprès de la Région Île de France avant la date de caducité, et 520 965 € ont été appelés auprès de l'État.

Il est donc proposé un avenant à la convention initiale pour tenir compte des modifications de projet précitées et supprimer la date d'expiration de la convention afin de ne pas mettre en risque et perdre les subventions associées. En parallèle et à titre exceptionnel, la Région réaffecte un montant de 2 759 028 € courants au bénéfice de SNCF Réseau pour poursuivre la préparation des études d'Avant-projet.

**Il est donc convenu ce qui suit :**

<b>Article 1. OBJET DE L'AVENANT</b>
--------------------------------------

Le présent avenant a pour objet de modifier les stipulations suivantes de la convention initiale :

- Son objet ;
- Le contenu des études
- Les délais de réalisation des études
- Les modalités de versement du solde,
- Les coordonnées des parties,
- Les délais de caducité,
- La date d'effet et durée de la convention
- L'annexe 2 correspondant à l'échéancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses.

Par conséquent, le présent avenant modifie les articles 1, 2, 4.4.2, 4.4.4, 4.5, 7.4 et l'annexe 2 de la convention de financement initiale.

<b>Article 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 « Objet de la convention »</b>
--

**L'article 1 intitulé « Objet de la convention » de la Convention initiale est ainsi modifié :**

« La présente convention a pour objet :

- De définir les modalités de financement de la préparation des études d'AVP de l'allongement des voies 7/9 en gare de Lyon et de la « modernisation ferroviaire de Bercy », de mise en œuvre des acquisitions de données et de réalisation d'un premier volet des études AVP portant sur les études ouvrages d'art, caténaires, signalisation,
- de définir l'organisation du pilotage des études,
- de préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'avant-projet,
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Modernisation du nœud ferroviaire des Gares de Lyon / Bercy – Préparation des études AVP »**

<b>Article 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « Contenu de la présente convention de financement »</b>
--

**Les sous-articles 2.1, 2.2, 2.3 de l'article 2 intitulé « Contenu de la présente convention de financement » de la convention initiale sont ainsi modifiés :**

**2.1. Le périmètre de la convention**

Le périmètre de la présente convention porte sur le financement de la préparation des études AVP et des premières études relevant de l'AVP pour les projets « modernisation ferroviaire de Bercy » et « allongement des voies 7 & 9 de Gare de Lyon », visant à maximiser les capacités d'exploitation du complexe Gare de Lyon/Bercy.

Suite à la revoyure du schéma directeur du RER D, les études de schéma de principe du RER D à long terme viseront quant à elle à préciser les autres conditions nécessaires pour le prolongement de navettes Juvisy-Malesherbes jusqu'à Paris Gare de Lyon et les renforts d'offres

des lignes D et/ou R sur la branche Melun de/vers gare de Lyon surface. Elles seront conduites en liaison étroite avec la Plateforme Infrastructures et Services Paris Clermont Dijon et les plans d'exploitation à long terme dits plans d'exploitation émergents (PEE).

## **2.2. Consistance des études objets**

La présente convention couvre :

- les compléments d'études de faisabilité et d'études préliminaires nécessaires pour stabiliser les projets en amont du lancement effectif des AVP,
- la préparation de l'AVP du projet modernisation ferroviaire de Bercy : acquisitions de données (relevés topographiques, sondages géotechniques, inventaires de réseaux, diagnostics de pollution et faune flore...), organisation et planification des études, de la concertation et des procédures.
- L'étape n°1 des études d'Avant-projet.

## **2.3. Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations objet de la présente convention**

Après les reprises d'études préliminaires et des préparations d'AVP réalisées avant 2023, le calendrier prévisionnel est le suivant :

- Les acquisitions de données pour le projet modernisation de Bercy pourraient s'échelonner de fin 2023/début 2024 jusqu'à 2025 et au-delà (certains suivis tels que les relevés piézométriques s'étendant couramment sur plusieurs années),
- les premiers volets d'études AVP couverts par la présente convention de financement devraient intervenir en 2024,
- Les compléments d'études émergence sur l'allongement des voies 7 et 9 restent à définir et à programmer. »

### **Article 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.2**

Le 4.2.2 de l'article 4.2 intitulé « Coût global des études à la charge du maître d'ouvrage » de la convention initiale est ainsi modifié :

#### **4.2.2 Coûts détaillés**

Maître d'ouvrage		Coût en euros HT courants
SNCF Réseau (Répartition donnée à titre indicatif)	Préparation des AVP modernisation ferroviaire de Bercy et allongement des voies 7 et 9	2 000 000
	Etape 1 des études AVP Modernisation ferroviaire de Bercy	6 100 000

### **Article 5. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.2 « Versement du solde »**

L'article 4.4.2 intitulé « Versement du solde » de la Convention initiale est ainsi modifié :

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 de la présente convention, signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

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.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

<b>Article 6. MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.4.4 « Bénéficiaires et domiciliation »</b>
--

**L'article 4.4.4 intitulé « Bénéficiaires et domiciliation » de la Convention initiale est ainsi modifié :**

Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture à :

- **Île-de-France Mobilités**, dont le RIB est le suivant :

Code banque		Code guichet		N° de compte			Clé
10071		75000		00001005079			72
Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUFRP1

- **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
État	DRIEAT Île-de-France Le Ponant 2 25/27 rue Leblanc 75015 PARIS	SpoT /UBSF	Eric Lavoine Tél : 01 40 61 85 61 eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>



Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle finance Direction de la Comptabilité	Pôle Finance – Direction de la comptabilité <a href="mailto:Cellulenumerationdirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr">Cellulenumerationdirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr</a>
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des infrastructures	Direction des Infrastructures – Département Projets de Surfaces Zone 2 (PS2)
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 01 85 57 96 70 <a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a>

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'État : 11000201100044 ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le 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 pourront être déposés dans Chorus Pro. Ces derniers avec l'ensemble des pièces justificatives seront envoyés par mail à l'adresse suivante : « CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro.

<b>Article 7.      MODIFICATION DE L'ARTICLE 4.5 « Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région »</b>
---

**L'article 4.5 intitulé « Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région » de la Convention initiale est ainsi modifié :**

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision de la Présidente, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme

rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

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.

<b>Article 8.        MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 « Date d'effet et durée de la convention »</b>
---

**L'article 7.4 intitulé « Date d'effet et durée de la convention » de la convention initiale est ainsi modifié :**

La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres Parties envoyé en recommandé avec accusé de réception.

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 9, la convention expire :

- soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 7.3,
- soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2,
- soit en cas d'application des modalités prévues à l'article 4.5.

<b>Article 9.        MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 « Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses »</b>
---

**L'annexe 2 intitulé « Echancier prévisionnel des autorisations de programme et des dépenses » de la Convention initiale est ainsi modifiée :**

**ETAT ET ECHEANCIER PREVISIONNEL DES BESOINS EN AP/AE SNCF RESEAU**

<b>€HT courants</b>	<b>AP/AE de 2016 effectives fin juin 2023</b>	<b>AP/AE post juin 2023</b>	<b>TOTAL</b>
<i>Etat</i>	3 240 000	0	3 240 000
<i>RIF</i>	480 972	2 759 028	3 240 000
<i>SNCF Réseau (Pour mémoire)</i>	1 620 000	0	1 620 000
<i>Total</i>			8 100 000

**ETAT ET ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS PAR SNCF RESEAU**

<b>€HT courants</b>	<b>Cumul Ante 2023</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>TOTAL</b>
<i>Etat</i>	520 965	200 000	1 800 000	600 000	119 035	3 240 000
<i>RIF</i>	480 972	200 000	1 800 000	600 000	159 028	3 240 000

<b>Article 10. Dispositions diverses</b>
--

Toutes les clauses de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et applicables de plein droit.

<b>Article 11. Entrée en vigueur</b>
--------------------------------------

Le présent avenant prend effet à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

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

Date de signature

Pour l'État

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

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

Date de signature :

Pour la Région Île-de-France

**Valérie PECRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

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

Date de signature

Pour Île-de-France Mobilités

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

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

Date de signature

Pour SNCF Réseau,

**Anne BOSCHE LENOIR**  
Directrice Générale Finances Achats

## **Annexe 4 : Paris-Troyes Phase 2 - Convention réalisation des travaux anticipés**



# Convention

relative au financement de la phase RÉA anticipée  
des travaux préparatoires d'électrification  
de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section  
Nogent-sur-Seine / Troyes.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

## Conditions particulières

GEREMI - compte F58185	ARCOLE	GCF 2300077
------------------------	--------	-------------

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

**L'État**, représenté par Madame Josiane CHEVALIER, Préfète de la Région Grand Est et Monsieur Marc GUILLAUME, Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris ;

Ci-après désigné « **L'État** »

**La Région Grand Est**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Franck LEROY ;

Ci-après désignée « **La Région Grand Est** »

**La Région Île-de-France**, représentée par la Présidente du Conseil Régional, Madame Valérie PECRESSE ;

Ci-après désignée « **La Région Île-de-France** »

**Le Département de la Seine-et-Marne**, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Jean-François PARIGI ;

Ci-après désigné « **Le Département de la Seine-et-Marne** »

**Le Département de l'Aube**, représenté par le Président du Conseil Départemental, Monsieur Philippe PICHERY ;

Ci-après désigné « **Le Département de l'Aube** »

**La Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole**, représenté par le Président de la Communauté d'Agglomération, Monsieur François BAROIN ;

Ci-après désigné « **Troyes Champagne Métropole** »

**La Ville de Troyes**, représenté par le Maire de Troyes, Monsieur François BAROIN ;

Ci-après désignée « **La Ville de Troyes** »

**La Communauté de Communes du Nogentais**, représentée par la Présidente de la Communauté de Communes, Madame Raphaële LANTHIEZ ;

Ci-après désignée « **La Communauté de Communes du Nogentais** »

**La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine**, représentée par le Président de la Communauté de Communes, Monsieur Eric VUILLEMIN ;

Ci-après désignée « **La Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine** »

**La Ville de Nogent-sur-Seine**, représentée par la Maire de Nogent-sur-Seine, Madame Estelle BOMBERGER-RIVOT,

Ci-après désignée « **La Ville de Nogent-sur-Seine** »

**La Ville de Romilly-sur-Seine**, représentée par le Maire de Romilly-sur-Seine, Monsieur Eric VUILLEMIN,

Ci-après désignée « **La Ville de Romilly-sur-Seine** »

Et,

**SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale Finances et Achats, dument habilitée à cet effet,

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de la Seine-et-Marne, le Département de l'Aube, la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine, la Commune de Nogent-sur-Seine et la Commune de Romilly-sur-Seine étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- Le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- L'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de Covid-19,
- La convention de financement des études relatives à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle, section Gretz-Troyes signée le 30 novembre 2009 et son premier avenant signé le 23 octobre 2013,
- Le protocole relatif au financement des travaux de l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes signé le 13 septembre 2016,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes – Phases 0 et 1- Tranche 1 - Romilly-Coubert - OA - COFI1 » en date du 19 mars 2018,
- La convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 15 janvier 2019,
- L'avenant n°2 à la convention relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, sections Gretz-Troyes et Longueville – Provins intitulée « Paris-Troyes - Phase 1- Tranche 2 - COFI2 » en date du 2 décembre 2020,
- L'arrêté inter-préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 portant déclaration d'utilité publique, au profit de Réseau Ferré de France, des travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin ;
- L'arrêté du 27 décembre 2018 portant prorogation de la validité de la déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté préfectoral n°2014027-0004 du 27 janvier 2014 relative aux travaux d'électrification de la liaison ferroviaire Paris-Troyes, de Gretz-Armanvilliers à Troyes et de Longueville à Provins, aux travaux de création et de raccordement RTE de la sous-station électrique de Saint-Mesmin,
- La convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 25 mai 2022,
- La décision de la commission européenne du 7 juillet 2022 relative à la sélection des projets suite aux appels à projets 2021 dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe conformément à la décision d'exécution C(2021) 5763,
- L'avenant n°1 à la convention relative au financement de la phase principale des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en date du 3 avril 2023,
- 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,
- La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-082 du 12 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »,
- 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,

- La délibération n° XXXX de la commission permanente du Conseil Régional Grand Est du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- La délibération n° XXXX de la commission permanente du Conseil Régional Île-de-France du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant sa Présidente à la signer,
- La délibération du Conseil Départemental de Seine-et-Marne du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- La délibération du Conseil Départemental de l'Aube du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- La délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- La délibération du Conseil Municipal de la Ville de Troyes du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Maire à la signer,
- La délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Nogentais du JJ/MM/AA approuvant la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant sa Présidente à la signer,
- La délibération du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Président à la signer,
- La délibération du Conseil Municipal de la Ville de Nogent-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant sa Maire à la signer,
- La délibération du Conseil Municipal de la Ville de Romilly-sur-Seine du JJ/MM/AA approuvant la convention de financement relative à la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes et autorisant son Maire à la signer.

## SOMMAIRE

---

ARTICLE 1.	OBJET .....	10
ARTICLE 2.	MAÎTRISE D'OUVRAGE .....	10
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DE LA PHASE RÉA ANTICIPÉE DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES .....	10
ARTICLE 4.	DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION .....	10
ARTICLE 5.	MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE RÉA ANTICIPÉE DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES .....	11
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE LA PHASE RÉA ANTICIPÉE DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES .....	11
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	11
6.1.1	Coût des travaux aux conditions économiques de référence .....	11
6.1.2	Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation .....	12
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	12
6.3	GESTION DES ECARTS .....	13
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS.....	13
7.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS .....	13
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	15
7.3	IDENTIFICATION .....	17
7.4	DELAIS DE CADUCITE .....	18
ARTICLE 8.	NOTIFICATIONS - CONTACTS .....	18
ANNEXES		

## IL A ÉTÉ PREALABLEMENT RAPPELÉ CE QUI SUIT

---

La nouvelle offre liée aux lignes à grande vitesse (LGV Est Européenne et LGV Rhin-Rhône) a eu un impact important sur l'évolution de la desserte de l'axe Paris-Est / Mulhouse-Ville. Les liaisons Paris-Mulhouse et Paris-Belfort se sont reportées sur cette offre. En conséquence, cette nouvelle carte ferroviaire a contribué à la redéfinition de l'utilisation de la ligne Paris-Troyes.

Contrairement à d'autres axes classiques dédoublés par des lignes à grande vitesse, la ligne Paris-Troyes et au-delà constitue la seule liaison ferroviaire pour les agglomérations situées entre Paris et Vesoul. Ces fonctions radiales et interrégionales s'en trouvent renforcées. Cet axe structurant de l'Est du bassin parisien et de la Champagne-Ardenne reste aujourd'hui la seule radiale ferroviaire non électrifiée du bassin parisien.

C'est dans ce contexte que le projet d'électrification de Gretz-Armainvilliers à Troyes, projet de modernisation et d'aménagement du territoire a trouvé son origine.

Ce projet d'électrification est conforme à l'objectif de modernisation du réseau ferré fixé par le Grenelle de l'Environnement, qui définit ainsi l'objectif d'amélioration de la qualité des dessertes en dehors du réseau à grande vitesse.

Par l'électrification de cette ligne, les collectivités et SNCF-Réseau participent aux objectifs de ce Grenelle de l'Environnement qui vise notamment, pour le transport des voyageurs, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à accroître l'efficacité énergétique.

Le projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes contribue :

- à l'attractivité du transport ferroviaire par l'amélioration et la fiabilisation des temps de parcours des dessertes locales et régionales et par une amélioration de la qualité du service vis-à-vis des voyageurs,
- à l'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne grâce à l'utilisation de matériels électriques,
- à l'amélioration du cadre de vie :
  - Par l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des pollutions atmosphériques et des émissions des gaz à effet de serre,
  - Par la réduction des nuisances sonores en gare et le long de la ligne,
  - Par le remplacement à terme de tous les trains thermiques par des matériels électriques (ou bi-mode) modernes et plus confortables.

Ce projet structurant participe également à l'attractivité et au développement des territoires desservis grâce à :

- des transports ferroviaires durables en adéquation avec le développement du territoire,
- des transports ferroviaires performants en adéquation avec l'image des territoires desservis.

L'État, la Région Grand Est, la Région Île-de-France, le Département de l'Aube, la Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes, la Communauté de Communes du Nogentais, la Communauté de Commune des Portes de Romilly-sur-Seine, la Ville de Nogent-sur-Seine, la Ville de Romilly-sur-Seine et SNCF-Réseau ont confirmé en 2009 leur volonté commune de réaliser l'électrification complète des sections de ligne Gretz-Armainvilliers / Troyes et Longueville / Provins.

Cet accord, sous la forme d'une convention d'application des CPER (Contrats de Plan État-Région) 2007-2014, a permis de lancer l'actualisation des études d'avant-projet réalisées entre 2001 et 2003 et d'engager les études pour définir les conditions de réalisation des travaux.

En 2011, le protocole relatif au financement complémentaire de ces travaux d'électrification est venu compléter le financement du projet en Île-de-France à hauteur de celui mobilisé en Champagne-Ardenne.

L'enquête publique a été réalisée en 2013 et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a été prononcée le 27 janvier 2014.

En 2015, dans la continuité des CPER précédents, le projet a été inscrit dans les CPER 2015-2020 des Régions Champagne-Ardenne et Île-de-France.

Suite à la mission confiée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a porté son choix sur une première phase de travaux d'électrification en Seine-et-Marne entre Gretz-Armainvilliers et Nogent-sur-Seine et de l'antenne de Longueville-Provins complétée dans l'Aube par des travaux d'aménagement de ponts route à Romilly-sur-Seine et Troyes en anticipation de la seconde phase (Nogent-sur-Seine / Troyes).

Ce choix a été entériné lors du comité de pilotage du 05 octobre 2015.

En mars 2016, le Département de la Seine-et-Marne a fait part de son accord pour contribuer au financement de cette opération.

Les principes et les modalités de réalisation et de financement des deux phases de ce projet ont été définis dans un protocole de financement signé par l'ensemble des Parties le 13 septembre 2016. L'évaluation du coût du projet en deux phases successives a été établie à 242 M€ aux conditions économiques de juin 2010 (phase 1 : 140 M€, phase 2 : 102 M€) et à 320 M€ aux conditions de économiques de réalisation (phase 1 : 179 M€, phase 2 : 141 M€).

En mars 2018, une convention financière d'un montant de 74,616 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 1 de la phase 1 du projet.

En janvier 2019, une convention financière d'un montant de 101,93 M€ courants a été notifiée pour le financement des travaux de la tranche 2 de la phase 1 du projet.

En janvier 2019, un avenant n°1 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant a permis un portage financier temporaire par les collectivités locales de la part de l'Etat qui n'était pas disponible sur l'exercice budgétaire 2018.

En décembre 2020, un avenant n°2 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant a permis de rétablir le plan de financement initial de l'opération et d'annuler la modalité de portage de la participation de l'État par les collectivités locales, objet de l'avenant n°1 susvisé.

En avril 2023, un avenant n°3 à la convention des travaux de la tranche 2 de la phase 1 précitée a été notifié. Cet avenant d'un montant de 15,36 M€ courants permet d'accorder une subvention complémentaire en faveur des travaux d'électrification de la phase 1 au titre :

- du dépassement du coût d'objectif de l'opération,
- de la prise en compte de l'évolution des conditions économiques, par application aux montants dépensés, de l'indice professionnel TP 01 définitif.

La mise en service de l'électrification de la phase 1 a eu lieu le 29 août 2022.

La phase 2 de ce projet (Nogent-sur-Seine / Troyes) s'inscrit dans un contexte d'une attente forte de l'État et des collectivités d'un engagement rapide des études de projet et des travaux de cette phase. Aussi, afin de permettre à SNCF Réseau un engagement anticipé de ces études et notamment de la réalisation des acquisitions des données d'entrée, l'État a financé à 100% cette phase anticipée pour un montant de 2 993 583 € HT courants. Cet engagement a été formalisé dans la convention de financement bilatérale Etat-SNCF Réseau signée le 28 juillet 2021. Ce financement a été pris en compte et déduit de la participation de l'État au titre de la convention de la phase principale des études de projet de la phase 2 signée le 25 mai 2022, afin de respecter les clés de financement définies dans le protocole de financement de 2016.

De même, en cohérence avec l'objectif de rendre concret le projet pour le territoire et de sécuriser le planning des travaux, le principe d'une REA anticipée de certains travaux a été acté et validé lors du comité de pilotage du 20 juillet 2022, pour une mise en œuvre en deux étapes :

- Une première étape concernait le financement d'une première partie des dépenses de cette REA anticipée permettant de réaliser les premières acquisitions foncières ainsi notamment que les travaux et l'aménagement de la base travaux de Romilly-sur-Seine.



- Une seconde étape concernait le financement d'une seconde partie des dépenses de REA anticipée des travaux préparatoires, que les partenaires se sont engagés à financer en 2023.

Par conséquent, afin de mettre en œuvre la décision du comité de pilotage du 20 juillet 2022, un avenant n°1 à la convention de financement de la phase principale des études de projet (PRO) de la phase 2 a été signé le 3 avril 2023 et intègre :

- D'une part, les premières dépenses de travaux préparatoires précitées,
- D'autre part, de nouvelles dépenses liées aux modalités d'actualisation du fait du contexte inflationniste constaté depuis début 2022,
- Ainsi qu'une nouvelle recette relative à l'obtention d'un concours financier de l'Union Européenne.

Le financement de la seconde partie de la REA anticipée des travaux préparatoires fait l'objet de la présente convention de financement.

Dans le contexte de la récente annonce par la maîtrise d'ouvrage, d'une très forte évolution du coût du projet à dire d'expert, les financeurs soulignent que la mise en œuvre de la présente convention REA anticipée des travaux préparatoires, ne préjuge pas de l'accord des partenaires à financer la phase REA globale sans avoir eu connaissance du coût d'objectif du projet, expertisé et approuvé.

## IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir la consistance des travaux préparatoires de la phase REA anticipée, l'assiette de financement et le plan de financement de ces travaux anticipés.

Elles complètent, amendent et précisent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes conditions particulières et les conditions générales (ou les autres annexes), les conditions particulières prévalent.

### ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE

---

SNCF Réseau est maître d'ouvrage de la phase REA anticipée des travaux préparatoires objet de la présente convention.

### ARTICLE 3. DESCRIPTION DE LA PHASE RÉA ANTICIPÉE DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

---

La phase REA anticipée des travaux préparatoires de la phase 2 (section Nogent-sur-Seine – Troyes) du projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes consiste à réaliser principalement les travaux suivants :

- Dans le cadre du stationnement / remisage des engins ferroviaires et des opérations de chargement / déchargement des trains de travaux sur le site de la base travaux de Romilly-sur-Seine : la réhabilitation et les aménagements des voies de service et de leurs abords.
- Dans le cadre du stationnement / remisage des engins ferroviaires et des opérations de chargement / déchargement des trains de travaux sur le faisceau Preize du site de Troyes : la réhabilitation des voies de service et de leurs abords.
- Dans le cadre du remisage du matériel TER sur le faisceau pair du site de Nogent-sur-Seine lors des fermetures estivales de la ligne entre Nogent-sur-Seine et Troyes : les travaux de confortement des voies de service et les aménagements de leurs abords.

Les fonctionnalités de ce projet sont décrites en **Annexe 2**.

### ARTICLE 4. DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION

---

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux (y compris les procédures marchés associées : élaboration du dossier de consultation des entreprises et appels d'offre) sur les voies de service des sites de Romilly-sur-Seine, Troyes et Nogent-sur-Seine est de 23 mois à compter du 01/02/2023.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en annexe 2. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau et chaque actualisation doit

faire l'objet d'une communication lors de la prochaine instance de gouvernance du projet prévue à l'article 5 de la présente convention.

SNCF Réseau ne peut engager les travaux préparatoires prévus dans le cadre de la présente convention de financement que si ladite convention est signée par l'ensemble des signataires et notifiée. Par conséquent, afin de permettre à SNCF Réseau d'engager les travaux dans le respect du calendrier décrit ci-avant, la présente convention de financement doit être signée par l'ensemble des signataires au plus tard pour le 30/09/2023. A défaut, le calendrier prévisionnel sera ajusté dans le cadre du comité de suivi de l'opération.

## **ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE RÉA ANTICIPÉE DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES**

---

En complément des dispositions de l'article 5 des Conditions Générales, le suivi de la phase REA anticipée des travaux préparatoires objet de la présente convention est organisé comme suit et conformément à l'article 8 du protocole de financement du 13/09/2016.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention sont prises par un comité de pilotage (COPIL) placé sous la présidence du Préfet coordonnateur (Préfète de la Région Grand Est) ou de son représentant qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité opérationnel (COMOP) sur les aspects techniques et financiers placé sous la présidence de la DREAL Grand Est.

Le COMOP spécifique aux travaux objet de la présente convention, constitué des représentants de l'ensemble des financeurs et de SNCF Réseau se réunira à échéance semestrielle ou dès qu'une alerte le justifiera. A minima une fois par an, un bilan global d'étape des travaux sera réalisé sur l'avancement physique des travaux, les coûts, la tenue des délais et les financements disponibles.

Le comité de pilotage aura pour objet :

- D'informer les financeurs de l'avancement des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- De s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.
- D'étudier la situation des financements disponibles et proposer aux financeurs les décisions à prendre en cas d'aléa ou de risque, notamment financier.

Le comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. Chacun des financeurs est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA PHASE RÉA ANTICIPÉE DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES**

---

### **6.1 Assiette de financement**

#### **6.1.1 Coût des travaux aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût des travaux préparatoires est fixée à 2 050 476 € HT aux conditions économiques de juin 2010. Le détail de ce coût estimatif est précisé en annexe 2.

### 6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu (*décembre 2022 : indice ING : 130,4 et indice TP01 : 126,5*) et de la chronique d'indexation pour 2023 et 2024, le besoin de financement est évalué à 2 934 432 € HT courants.

## 6.2 Plan de financement

Les cocontractants s'engagent à participer au financement de la seconde partie de la REA anticipée des travaux préparatoires selon les clés de répartition suivantes :

<b>Phase RÉA anticipée</b>	<b>Clé de répartition %</b>	<b>Besoin de financement Montant en Euros courants HT</b>	<b>Clé de répartition %</b>	<b>Besoin de financement Montant en Euros courants HT</b>	<b>Total</b>
	<b>En Grand Est</b>		<b>En Île-de-France</b>		
État	18 %	528 197,76 €	25 %	733 608,00 €	1 261 805,76 €
Région	18 %	528 197,76 €	23,215 %	681 228,39 €	1 209 426,15 €
Département *	7 %	205 410,24 €	1,785 %	52 379,61 €	257 789,85 €
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	6,015 %	176 506,08 €			176 506,08 €
Ville de Troyes	0,857 %	25 148,08 €			25 148,08 €
Communauté de Communes du Nogentais	0,043 %	1 261,81 €			1 261,81 €
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	0,043 %	1 261,81 €			1 261,81 €
Ville de Nogent-sur-Seine	0,021 %	616,23 €			616,23 €
Ville de Romilly-sur-Seine	0,021 %	616,23 €			616,23 €
SNCF Réseau	0 %	0 €	0 %	0 €	0
<b>Total</b>	<b>50 %</b>	<b>1 467 216,00 €</b>	<b>50 %</b>	<b>1 467 216,00 €</b>	<b>2 934 432,00 €</b>

\* : département de l'Aube en Grand Est et département de Seine-et-Marne en Île-de-France.

La clé de répartition prévalant, les montants du besoin de financement en € courants sont corrélés à ces clés de répartition.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux procédures marchés engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

### **6.3 Gestion des écarts**

En complément des dispositions de l'article 7.1 des Conditions Générales jointes en annexe 1, il est précisé qu'en cas de risque de dépassement du besoin de financement indiqué à l'article 6.1 précédent, le maître d'ouvrage informe préalablement les co-financeurs et les sollicite :

- Pour la mobilisation d'un financement complémentaire et/ou
- Pour la modification de la consistance du programme des travaux.

Un avenant à la présente convention sera proposé aux co-financeurs sur cette base.

## **ARTICLE 7. APPELS DE FONDS**

### **7.1 Modalités d'appels de fonds**

Les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 des Conditions Générales Financeurs Publics (§ appels de fonds et solde). Ces modalités s'appliquent à tous les financeurs, à l'exception de la Région Île-de-France et de la Région Grand Est.

Les modalités de versement de la Région Île-de-France sont les suivantes :

- Les acomptes sont versés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage. Le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une opération inscrite au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du fonds relai CPER Mobilités sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.
- Le versement du ou des acomptes est effectué sur présentation d'un état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention et d'un état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature exacte des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation, le nom du fournisseur et le montant des dépenses réalisées.  
La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application de la clé de financement définie dans le plan de financement de la présente convention. Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire.
- Le versement du solde est effectué après achèvement des travaux couverts par la présente convention et sur présentation par le maître d'ouvrage du relevé final des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage.  
Le versement du solde est subordonné à la production des documents précités signés par le représentant du maître d'ouvrage dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.  
Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage. La demande de solde adressée à la Région Île-de-France devra respecter les obligations définies à l'article 25 de son règlement budgétaire et financier. Toute demande de solde est ferme et définitive.  
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 précitées relatives au plafonnement des acomptes s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

Les modalités d'appels de fonds auprès de la Région Grand Est sont les suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la participation de la Région Grand Est en euros constants sur justification par SNCF Réseau de l'engagement effectif des travaux financés par la présente convention de financement.
- Après le démarrage de cette phase et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement de cette phase qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement de cette phase par le montant de la participation financière de la Région Grand Est en euros constants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement de la phase visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Ces acomptes sont versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de la Région Grand Est.
- Pour chaque échéance y compris l'avance provisionnelle de 40%, SNCF Réseau adresse à la Région Grand Est un appel de fonds exprimé en euros courants calculé sur la base de l'acompte en euros constants révisé par les indices réels TP01 et ING au fur et à mesure de leur publication, selon la formule suivante :

1er appel de fond :

$$A = (A_0TP01 \times TP01n/TP010) + (A_0ING \times INGn/ING0)$$

Appel de fond suivant :

$$A = \left[ (A_0TP01 \times TP01n/TP010) + (A_0ING \times INGn/ING0) \right] + \left[ \left[ (A_{0pTP01} \times TP01r/TP010) + (A_{0pING} \times INGr/ING0) \right] - \left[ (A_0TP01 \times TP01n/TP010) + (A_0ING \times INGn/ING0) \right] \right]$$

A : acompte courant

A<sub>0</sub>TP01 : acompte constant indexé au TP01

A<sub>0</sub>ING : acompte constant indexé à l'ING

A<sub>0p</sub>TP01 : acompte constant précédent indexé au TP01

A<sub>0p</sub>ING : acompte constant précédent indexé à l'ING

TP010 : index TP01 de référence (selon les conditions économiques de références retenues)

TP01n : dernier index TP01 connu au moment de l'appel de fonds

TP01r : index TP01 réel du mois de l'appel de fonds

ING0 : index ING de référence (selon les conditions économiques de références retenues)

INGn : dernier index ING connu au moment de l'appel de fonds

INGr : index ING réel du mois de l'appel de fonds

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes sont accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de la Région Grand Est en € courants défini au plan de financement.
- Après achèvement de l'intégralité des travaux, SNCF Réseau présente le relevé définitif des dépenses comptabilisées et procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à un appel de fonds complémentaire pour règlement du solde.

Les parties conviennent que les présentes modalités d'appels de fonds auprès de la Région Grand Est ont un caractère dérogatoire limité à l'application des chroniques d'indexation des coûts indiquées à l'article 6 précédent. Toute modification de ces chroniques entraînera de facto celle des présentes modalités par voie d'avenant à la présente convention de financement.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en Annexe 3. Cet échéancier s'applique à tous les financeurs, à l'exception de la Région Île-de-France.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du COMOP.

## 7.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service / Portail Chorus PRO	N° téléphone / adresse électronique
État en Grand Est	DREAL Grand Est Service Transports / Pôle Mobilité 14 rue du bataillon de marche n°24 BP 10001 67050 Strasbourg Cedex	DREAL Grand Est Service Transports Pôle Mobilité	03 88 13 70 80 <a href="mailto:finances-programmation.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr">finances-programmation.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr</a>
		Code service exécutant : EALCPCM057	
		N° SIRET : 110 002 011 00044	
		N° engagement juridique (EJ) :	
État en Île-de-France	DRIEAT Île-de-France Service de la politique des transports / Unité budget et synthèse financière  25/27rue Leblanc, le Ponant 2 75015 Paris	DRIEAT Île-de-France Service politique des transports - unité budget et synthèse financière	01 40 61 85 61 <a href="mailto:eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr">eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr</a>  01 40 61 89 50 <a href="mailto:nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr">nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr</a>
		Code service exécutant : EALCPCM075	
		N° SIRET : 110 002 011 00044	
		N° engagement juridique (EJ) :	
Région Grand Est	Région Grand Est 1, place Adrien ZELLER B.P. 91006 /F 67070 Strasbourg Cedex	Direction Générale Adjointe en charge de la Mobilité - Direction administrative et financière	03 88 15 77 01 <a href="mailto:jeremy.paloty@grandest.fr">jeremy.paloty@grandest.fr</a>
		Code service exécutant : 20016	
Région Île-de-France	Région Île-de-France 2, rue Simone Veil 93400 Saint Ouen sur Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité	<a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr</a>
		Code service exécutant : 200	
Département de l'Aube	Conseil Départemental de l'Aube 2, rue Pierre Labonde BP 394, 10026 Troyes Cedex	Direction de la Transition Ecologique, des Mobilités et de l'Aménagement	03 25 42 51 95 <a href="mailto:sylvie.werdel@aube.fr">sylvie.werdel@aube.fr</a>
		Code service exécutant : R56193-97	

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service / Portail Chorus PRO	N° téléphone / adresse électronique
Département de la Seine-et- Marne	Conseil Départemental de Seine et Marne Hôtel du Département 12, rue des Saints-Pères CS 50377 77010 Melun Cedex 10	Direction des Transports	01 64 14 72 69 01 64 14 56 40  <a href="mailto:johanne.boillot@departement77.fr">johanne.boillot@departement77.fr</a>
		Code service exécutant : /	
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole Direction des Finances 1, place Robert Galley BP 9 10001 Troyes Cedex	Direction des Finances	03 25 45 27 27  <a href="mailto:tcmdepenses@troyes-cm.fr">tcmdepenses@troyes-cm.fr</a>
		Code service exécutant : /	
Ville de Troyes	Hôtel de ville Troyes Place Alexandre Israël BP767 10026 Troyes Cedex	Direction des Finances	03 25 42 34 57  <a href="mailto:s.jamard@ville-troyes.fr">s.jamard@ville-troyes.fr</a>
		Code service exécutant : 310	
Communauté de communes du Nogentais	Communauté de communes du Nogentais 9, rue de l'Etape au Vin BP 2 10401 Nogent-sur-Seine Cedex	Direction Finances	03 25 21 69 76 <a href="mailto:christine.rosse@ccdunogentais.fr">christine.rosse@ccdunogentais.fr</a> <a href="mailto:contact@ccdunogentais.fr">contact@ccdunogentais.fr</a> <a href="mailto:fanny.couto@ccdunogentais.fr">fanny.couto@ccdunogentais.fr</a>
		Code service exécutant : /	
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur- Seine	Communauté de communes des Portes de Romilly-sur- Seine 9bis, place des Martyrs 10100 Romilly-sur-Seine	Secrétariat Général	03 25 39 46 56  <a href="mailto:arnold.messie@ccprs.fr">arnold.messie@ccprs.fr</a>
		Code service exécutant : /	
Ville de Nogent- sur-Seine	Hôtel de ville Nogent-sur- Seine 27, Grande Rue Saint- Laurent 10400 Nogent-sur-Seine	Direction Finances	03 25 39 42 20  <a href="mailto:franck.duval@nogentsurseine.fr">franck.duval@nogentsurseine.fr</a> <a href="mailto:secretariat.general@nogentsurseine.fr">secretariat.general@nogentsurseine.fr</a>
		Code service exécutant : /	
Ville de Romilly- sur-Seine	Mairie de Romilly-sur- Seine 1, rue de la Boule d'Or 10100 Romilly-sur-Seine	Secrétariat Général	03 25 21 87 18  <a href="mailto:s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr">s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr</a>
		Code service exécutant : /	
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Crédit Management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.



### **Comptable assignataire et imputation budgétaire pour l'État**

Pour la DREAL Grand Est, le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques de la Moselle.

Pour la DRIEAT Île-de-France le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques du Val-de-Marne.

### **7.3 Identification**

	<b>N° SIRET</b>	<b>N° TVA intracommunautaire</b>
État en Grand Est / DREAL-GE	130 010 259 00021	FR 94 130 010 259
État en Île-de-France / DRIEAT-IF	130 029 325 00573	FR 621 300 29 325
Région Grand Est	200 052 264 00013	FR 53 200 052 264
Région Île-de-France	237 500 079 00015	FR 382 375 000 79
Département de l'Aube	221 000 052 00011	FR AR 221 0000 52
Département de la Seine-et-Marne	227 700 010 00019	FR 462 277 000 10
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	200 069 250 00013	/
Ville de Troyes	211 003 744 00011	FR7X 211 003 744
Communauté de communes du Nogentais	200 006 716 00019	/
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	200 000 545 00067	FR 962 000 005 45
Ville de Nogent-sur-Seine	211 002 605 00015	FR 862 110 026 05
Ville de Romilly-sur-Seine	211 003 124 00016	FR 912 110 031 24
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

## **7.4 Délais de caducité**

En dérogation des dispositions de l'article 10 des **Conditions Générales Financeurs Publics** :

- Les engagements financiers des financeurs (hors Région Île-de-France et Département de Seine-et-Marne) deviendront caducs dans un délai de 6 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France, 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, 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.

Si l'opération a donné lieu à l'engagement d'une autorisation de programme de projets, comme c'est le cas en l'espèce, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération, si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

- Conformément au règlement budgétaire du Département de Seine-et-Marne, la demande de versement relative au premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de trois (3) ans à compter de la date de délibération attributive de la subvention. Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, l'engagement financier n'ayant pas fait l'objet d'une demande particulière de versement par le maître d'ouvrage dans le délai imparti est réputé caduc.

## **ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

---

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple à :

### **Pour l'État en Île-de-France :**

Adresse : DRIEAT Île-de-France

Service de la politique des transports / Unité budget et synthèse financière  
25/27 rue Leblanc, le Ponant 2  
75015 Paris

E-mail : [spot.spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr](mailto:spot.spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr)

### **Pour l'État en Grand Est :**

Adresse : DREAL Grand Est

Service Transports / Pôle Mobilité  
14 rue du bataillon de marche n°24  
BP 10001  
67050 Strasbourg Cedex

E-mail : [mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv](mailto:mobilite.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv)

**Pour la Région Île-de-France :**

Adresse : Région Île-de-France  
2, rue Simone VEIL

93400 Saint-Ouen-sur-Seine

E-mail: [CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr](mailto:CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr)

**Pour la Région Grand Est :**

Adresse : Région Grand Est

1, place Adrien ZELLER

B.P. 91006 / F

67070 Strasbourg Cedex

E-mail : [laurent.heim@grandest.fr](mailto:laurent.heim@grandest.fr)

**Pour le Département de l'Aube :**

Adresse : Conseil Départemental de l'Aube

2, rue Pierre Labonde

BP 394, 10026 Troyes Cedex

E-mail : [sylvie.werdel@aube.fr](mailto:sylvie.werdel@aube.fr)

**Pour le Département de la Seine-et-Marne :**

Adresse : Conseil Départemental de Seine-et-Marne

Hôtel du Département

12, rue des Saints-Pères

CS 50377

77010 Melun Cedex 10

E-mail : [johanne.boillot@departement77.fr](mailto:johanne.boillot@departement77.fr)

**Pour l'Agglomération Troyes Champagne Métropole :**

Adresse : Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole

1, place Robert Galley

BP 9

10001 Troyes Cedex

E-mail : [sandra.bichet@troyes-cm.fr](mailto:sandra.bichet@troyes-cm.fr)

**Pour la Ville de Troyes :**

Adresse : Monsieur le Maire de Troyes / Direction des Finances

Place Alexandre Israël BP 767, 10026 Troyes Cedex

E-mail : [monsieurlemaire@ville-troyes.fr](mailto:monsieurlemaire@ville-troyes.fr) + copie à [s.jamard@ville-troyes.fr](mailto:s.jamard@ville-troyes.fr)

**Pour la Communauté de Communes du Nogentais :**

Adresse : Communauté de communes du Nogentais

9, rue de l'Étape au Vin BP 2

10401 Nogent-sur-Seine Cedex

E-mail : [contact@ccdunogentais.fr](mailto:contact@ccdunogentais.fr)

[fanny.couto@ccdunogentais.fr](mailto:fanny.couto@ccdunogentais.fr)

**Pour la Communauté de Communes des Portes de Nogent-sur-Seine :**

Adresse : Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine

9bis, place des Martyrs

10100 Romilly-sur-Seine

E-mail : [cc.portesderomilly@ccprs.fr](mailto:cc.portesderomilly@ccprs.fr)

[arnold.messie@ccprs.fr](mailto:arnold.messie@ccprs.fr)

**Pour la Ville de Nogent-sur-Seine :**

Adresse : Mairie de Nogent-sur-Seine

27 grand rue Saint-Laurent

10400 Nogent-sur-Seine

E-mail : [franck.duval@nogentsurseine.fr](mailto:franck.duval@nogentsurseine.fr)

[secretariat.general@nogentsurseine.fr](mailto:secretariat.general@nogentsurseine.fr)

**Pour la Ville de Romilly-sur-Seine :**

Adresse : Mairie de Romilly-sur-Seine

1, rue de la Boule d'Or

10100 Romilly-sur-Seine

E-mail : [infos@ville-romilly-sur-seine.fr](mailto:infos@ville-romilly-sur-seine.fr)

[s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr](mailto:s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr)

**Pour SNCF Réseau :**

Adresse : Laurence BERRUT

Directrice territoriale Grand Est

15 rue de Francs Bourgeois

67082 Strasbourg Cedex

E-mail : [laurence.berrut@reseau.sncf.fr](mailto:laurence.berrut@reseau.sncf.fr)

La présente convention de financement est établie en treize exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait,  
A \_\_\_\_\_, le

Pour SNCF Réseau  
La Directrice Générale Finances et Achats

Anne BOSCHE-LENOIR



Fait,  
A , le

Pour l'État en Région Grand Est  
La Préfète de la Région Grand Est

Josiane CHEVALIER





Fait,  
A \_\_\_\_\_, le

Pour l'État en Région Île-de-France  
Le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,

Marc GUILLAUME



Fait,  
A \_\_\_\_\_, le

Pour la Région Île-de-France  
La Présidente du Conseil Régional

Valérie PECRESSE



Fait,  
A , le

Pour la Région Grand Est  
Le Président du Conseil Régional

Franck LEROY



Fait,  
A , le

Pour le Département de la Seine-et-Marne  
Le Président du Conseil Départemental

Jean-François PARIGI





Fait,

A , le

Pour le Département de l'Aube

Le Président du Conseil Départemental

Philippe PICHERY



Fait,  
A , le

Pour la Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole  
Le Président de la Communauté d'Agglomération

François BAROIN



Fait,  
A , le

Pour la Ville de Troyes  
Le Maire

François BAROIN



Fait,  
A , le

Pour la Communauté de Communes du Nogentais  
La Présidente de la Communauté de Communes

Raphaële LANTHIEZ





Fait,  
A , le

Pour la Communauté de Communes des Portes de Romilly-sur-Seine  
Le Président de la Communauté de Communes

Eric VUILLEMIN



Fait,  
A , le

Pour la Ville de Nogent-sur-Seine  
La Maire

Estelle BOMBERGER-RIVOT



Fait,  
A , le

Pour la Ville de Romilly-sur-Seine  
Le Maire

Eric VUILLEMIN



# Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

---

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION</b>	<b>8</b>
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	9
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b>	<b>10</b>
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN	10
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION	11
<b>ARTICLE 8. APPELS DE FONDS</b>	<b>12</b>
8.1 REGIME DE TVA	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	14
<b>ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 11. RESILIATION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 12. MODIFICATION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 15. COMMUNICATION</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</b>	<b>17</b>

## PREAMBULE

---

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que:

*« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:*

- 1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
- 2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
- 3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
- 4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
- 5. La gestion des installations de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.*

*SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.*

*Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »*

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

*« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :*

*1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;*

*2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.*

*En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.*

*En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.*

*Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.*

*Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article*



*L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.*

*Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».*

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

## ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

## ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

---

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

## ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION

---

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les **Conditions particulières**.

**L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais** décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

**L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées** détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

**L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des événements de communication** précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

## ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

---

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

## **ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION**

---

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

### Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

### Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

### **6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

### **6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage**

Le besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

En fonction de l'atteinte des objectifs de délais fixés à l'opération, des pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

### **6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne**

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux **Conditions particulières**.

#### **6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation**

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à **l'Annexe 2**, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

#### **6.5 Participation de SNCF RÉSEAU**

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

---

### **7.1 Dispositions générales**

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
  - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante  $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) \times \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$ . Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
  - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

### **7.2 Dispositions en cas de financement européen**

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

### **7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération**

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000<sup>ème</sup> du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un événement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,



- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

## **ARTICLE 8. APPELS DE FONDS**

---

### **8.1 Régime de TVA**

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

### **8.2 Versement des fonds**

#### **Appels de fonds et solde**

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RESEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RESEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RESEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RESEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
  - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
  - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
  - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

### **Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

### **Délai de paiement**

Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

### **Modalités de paiement**

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

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

### **8.3 Modalités de contrôle par les financeurs**

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

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

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

## **ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES**

---

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

## **ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE**

---

La convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

---

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

## **ARTICLE 12. MODIFICATION**

---

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la Partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

## **ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION**

---

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

## **ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES**

---

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

## ARTICLE 15. COMMUNICATION

---

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les Parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

## ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

---

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les Parties s'engagent ainsi à :

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

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

## **ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

---

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

## **Convention**

relative au financement de la phase RÉA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

## **Annexe 2**

**Caractéristiques de l'opération :  
coût, fonctionnalités, délais.**

## 1- Coût prévisionnel

En € hors taxes aux conditions économiques de juin 2010	
Rubriques	Montant
Travaux et fournitures (MBP)	1 845 651 €
MOE	54 825 €
<b>Coût brut</b>	<b>1 900 476 €</b>
Provision pour risques	150 000 €
<b>Coût net</b>	<b>2 050 476 €</b>

En € courants hors taxes	
Rubriques	Montant
Travaux et fournitures (MBP)	2 640 415 €
MOE	77 103 €
<b>Coût brut</b>	<b>2 717 518 €</b>
Provision pour risques	216 914 €
<b>Coût net</b>	<b>2 934 432 €</b>



<b>Hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants</b>	
Date prévisionnelle de fin de la phase REA anticipée des travaux préparatoires	31/12/2024
Indice représentatif	06/2010 : TP01 : 99,7    ING : 100,2
Dernier indice connu	12/2022 : TP01 : 126,5    ING : 130,4
Taux d'indexation global par indice	TP01 : 43,18 %    ING : 40,64 %

## 2- Fonctionnalités

### FICHE OPERATION

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

L'opération consiste à réaliser principalement les travaux suivants :

- L'électrification des 56 km de double-voie entre Nogent-sur-Seine et Troyes : mise en œuvre des IFTE (Installations Fixes de Traction Electrique) et installation d'une Sous-Station électrique et son raccordement au réseau RTE (Réseau de Transport d'Electricité) sur la commune de Saint-Mesmin,
- L'adaptation du gabarit des ouvrages d'art au gabarit d'électrification,
- L'adaptation des installations de signalisation,
- L'adaptation des installations de télécommunication.

NB : il n'est pas envisagé d'évolution des caractéristiques de vitesse, de temps de parcours et de desserte de la ligne à l'horizon de la mise en exploitation de l'électrification.



## Caractéristiques d'exploitation :

La ligne de Paris-Est à Mulhouse-ville est une ligne à double de voie, ligne 001000 désignée aussi ligne 4.  
La section de ligne de Nogent-sur-Seine (km 110,349) à Troyes (km 166,193) est à double-voie de classe UIC5.  
Cette section est équipée en majorité de LRS (Longs Rails soudés) reposant sur des traverses béton. Elle comporte 14 passages à niveaux et 33 passages supérieurs.

L'espacement des trains est assuré par du :

- Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) de Nogent-sur-Seine à Romilly-sur-Seine,
- Block Automatique Lumineux (BAL) de Romilly-sur-Seine à Maizières-La-Grande-Paroisse,
- Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) de Maizières-la-Grande-Paroisse à Barberey-Saint-Sulpice,
- Block Automatique Lumineux (BAL) de Barberey-Saint-Sulpice à Troyes.

Les installations de sécurité de la section de ligne Nogent-sur-Seine sont commandées par les postes de signalisation suivants :

- Nogent-sur-Seine, un poste mécanique, type VCm (Verrou Commutateur) donnant accès aux embranchements particuliers, situé au km 110,349,
- Romilly-sur-Seine, un Poste tout Relais à transit Souple (PRS), de 35 itinéraires et 1 autorisation, situé au km 128,739,
- Châtres, deux postes mécaniques, type VCm, donnant accès au faisceau, situé au km 134,880,
- Barberey, un PRS, de 7 itinéraires, télécommandé par le PRS de Troyes, situé au km 160,775,
- Troyes, un PRS, de 73 itinéraires et 6 autorisations, situé au km 166,193.

Trois gares sont desservies : Nogent-sur-Seine, Romilly-sur-Seine et Troyes.

## Caractéristiques du projet :

Le programme de base prévoit :

- L'électrification de Nogent-sur-Seine à Troyes en 2X25 kV, caténaire type « STI V160/200 » 25kv,
- L'installation d'une Sous-Station électrique (km 147,670) et son raccordement au réseau RTE sur la commune de Saint-Mesmin,
- L'installation de trois postes autotransformateurs : P9 (km 162,070) sur la commune de La Chapelle-Saint-Luc, P8 (km 131,850) sur la commune de Maizières-la-Grande-Paroisse et P7 (km 115,750) sur la commune de Marnay-sur-Seine,
- La télécommande des installations de traction électrique (Sous-Station, postes autotransformateurs, appareil d'interruption, ...) depuis le CSS (Central Sous Station) de Paris-Est,
- La mise en œuvre du RCT (Retour Courant Traction),
- Le raccordement des masses métalliques des ouvrages d'art, des grillages de protection, du mobilier des gares, ... au CdTE (Câble de Terre Enterré),
- L'électrification des voies nécessaires :
  - au trafic voyageur :
    - Les voies principales,
    - Les voies à quai,
    - Les voies utilisées pour la manœuvre et/ou le garage du matériel voyageur : en gare de Troyes les voies de service et la voie E utilisée comme tiroir de manœuvre pour le garage/dégarage du matériel voyageur sur les voies de service,
  - au garage ou au changement de mode de traction des trains fret longue distance (option non reprise au programme de base de l'AVP) :
- Les voies 4, 5 et 6 et C du faisceau de Barberey,
- Les voies 16, 17 et 18 et C du triage de la Chapelle-Saint-Luc ainsi que les têtes côté Paris des voies 19, 20 et 21,
- La création d'un bâtiment pour le personnel de maintenance des installations d'alimentation et d'un parc matériel,
- La création de plateforme et d'accès aux nouvelles installations pour le mainteneur,
- Le traitement des perturbations électromagnétiques générées par la tension induite sur les installations voisines (compatibilité électromagnétique),

- L'adaptation des installations de signalisation à l'électrification de la ligne :
  - Adaptation ou remplacement des circuits de voie par des circuits de voie adaptés aux lignes électrifiées,
  - Remplacement, des câbles de signalisation, non compatibles avec l'électrification, de type ZPFU par des câbles de type ZPAU,
  - Mise en œuvre de la protection du personnel contre les risques électriques,
  - Mise en œuvre de de la protection des installations de signalisation : mise en place d'un CdTE ainsi qu'un CdPA (Conducteur de Protection Aérien),
  - Adaptation des signaux pour les travaux en hauteur et les risques électriques,
  - Installation du système de contrôle de vitesse KVB conformément à la réglementation de sécurité du Réseau Ferré National qui rend obligatoire cet équipement sur les lignes électrifiées. Sont concernés les signaux d'arrêt et leurs signaux d'annonce et les points singuliers (points d'application et de transition de vitesse, ...),
  - Equipement de la section de ligne de télésurveillance de type SIAM (Systèmes Informatiques d'Aide à la Maintenance) des installations de signalisation et de télécommunication,
  - Mise en place de nouveaux centres pour remplacer ceux qui ne possèdent pas la capacité nécessaire pour la mise en place du redécoupage technique des zones, de l'équipement de codeurs KVB et des équipements de la télésurveillance. Une adaptation de l'alimentation ou des batteries est à prévoir également pour tenir compte de ces nouveaux équipements,
- L'adaptation des installations de télécommunication :
  - Mise en place de circuits spécifiques de télécommunication prévues pour les lignes électrifiées : circuit d'alarme et circuits de régulation, de commande et de maintenance. Les nouveaux circuits de téléphonie transiteront via la fibre optique et doivent être adaptés aux perturbations engendrées par le 25kv.
  - Remplacement des téléphones de PN, des téléphones des postes et des téléphones de pleine voie et installation des téléphones d'alarme.
- Le dégagement du gabarit GB1(gabarit de référence du Fret),
- La limitation du gabarit routier du Passage à Niveau n°68 de Romilly (km 128,457) à 4.55 m,
- La dépose de l'ITE Crancey km 121,431,
- L'adaptation des Ouvrages d'Art (OA) impactés par le gabarit d'électrification. Cette adaptation est réalisée :
  - Par relevage du tablier existant (6 OA),
  - Par remplacement et relevage du tablier (8 OA),
  - Par démolition et non reconstruction du pont-route (2 OA),
  - Par démolition des culées : OA déjà démontés (absence de tablier, 2 OA),
  - Par abaissement de la plateforme (5 OA).

L'ensemble des OA seront à équiper d'auvents caténaires.

**NB : ces solutions techniques de l'adaptation des OA au gabarit électrique sont issues des études d'avant-projet de 2011 et sont susceptibles d'évoluer à l'issue des études de cette phase PRO.**

Le tableau ci-après reprend pour chaque OA la solution retenue et prend en compte les demandes suivantes issues des concertations réalisées en 2011 :

- OA n°39 (passerelle communale, démolie non reconstruite) sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly : création d'un trottoir jusqu'à l'OA n°40 pour permettre une circulation sécurisée des enfants jusqu'à l'arrêt de bus,
- OA n°40 (pont communal, remplacement tablier) sur la commune de Saint-Hilaire-sous-Romilly : création d'un trottoir PMR en encorbellement,
- OA n°50 (pont communal, démoli non reconstruit) sur la commune de Savières, avec mise en place d'un écran végétalisé et création d'un chemin d'accès vers le cimetière,
- OA n°52 (pont communal) sur la commune de Payns, il était prévu initialement une démolition sans reconstruction. Suite à la concertation le programme de base prévoit la construction d'une passerelle compatible PMR.

Ces concertations avec les élus locaux sont à renouveler lors de la phase des études projet afin de s'assurer de la validité de ces demandes.

Les OA n°42, 58 et 59 ont été traités par anticipation lors de la phase 1 du projet d'électrification.

OA	Commune	km	Voie portée	Solution retenue
34	Marmay-sur Seine	114,872	chemin de Marnay	Laissé en l'état (pose d'auvents caténaire)
35	Marmay-sur Seine	116,016	Ch de St Aubin à Marnay/Seine	Relevage tablier existant
36	Pont-sur-Seine	118,070	Chemin des soupirs	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
37	Pont-sur-Seine	118,621	Chemin privé	Démolition des culées
38	Crancey	121,829	Chemin des vignes	Démolition des culées
39	Saint Hilaire-sous-Romilly	122,999	Passerelle piéton dite de Faverolles	Ouvrage démoli et non reconstruit
40	Saint Hilaire-sous-Romilly	123,216	Chemin sous la rue des Tilleuls	Remplacement du tablier par un PE iso plus large avec trottoir PMR 1,2 m + relevage
41	Romilly-sur-Seine	125,401	CD n° 19	Relevage tablier existant
42	Romilly-sur-Seine	128,167	Avenue de la liberté	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage Anticipation phase 1
43	Romilly-sur-Seine	129,838	Passerelle sur la rue de l'Aviation	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
44	Romilly-sur-Seine	130,186	CD n°16	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
45	Mazières-La Gde-Paroisse	134,516	Chemin Vicinal dit de l'Orme	Remplacement du tablier par un PE + relevage
46	Mesrigny	140,860	CD n°373	Remplacement du tablier par un PE + relevage
47	Vallant-Saint-Georges	142,541	Chemin rural dit « Voie de Bury »	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
48	Saint Mesmin	146,452	CD n°31	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
49	Savières	148,897	Voie de la fin de Blives	Relevage tablier existant
50	Savières	150,459	Chemin Vicinal de la voie champêtre	Ouvrage démoli et non reconstruit
51	Payns	153,426	CD n°165	Relevage tablier existant
52	Payns	154,848	Chemin Vicinal dit « voie des Fontaines »	Ouvrage démoli et remplacé par une passerelle compatible PMR
53	Saint Lye	156,122	Chemin rural dit « voie de Riancé »	Relevage tablier existant
54	Saint Lye	156,886	Chemin rural dit « voie de Chaire »	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
55	Saint Lye	158,522	Chemin rural dit « voie du Gros Tertre »	Relevage tablier existant
56	Saint Lye	159,422	Chemin rural dit « voie de la Thomelle »	Remplacement du tablier par un PE iso + relevage
57	Troyes	161,845	RN 19 2 x 2 voies	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
58	La Chapelle Saint-Luc	161,881	Chemin rural dit « voie des Nozeaux »	OA démoli et reconstruit avec tablier PE iso Anticipation phase 1
59	La Chapelle Saint-Luc	161,881	Chemin rural n°11	OA démoli et reconstruit avec tablier PE à 2 travées Anticipation phase 1
60	Troyes	164,160	CD 20 - Rue de Sarraill	Abaissement local des voies
61	Troyes	165,020	Rue Saint Martin	Abaissement local des voies
62	Troyes	165,169	RN 19 à 2 x 2 voies	Abaissement local des voies
63	Troyes	165,263	Rue du Lieutenant Pierre Murard	Abaissement local des voies
64	Troyes	165,743	Rue des fossés Patris	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
65	Troyes	166,315	RN 60	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
66	Troyes	166,495	Passerelle piéton dit « Bégand »	Abaissement local des voies

## Conditions de réalisation des travaux :

Les hypothèses suivantes sont envisagées :

- Les travaux caténaires seront réalisés sous couvert d'une ITC (Interruption Temporaire de Circulation) et auront lieu de nuit,
- Ce principe est adopté également pour les travaux sur les OA avec en complément des ITC à prévoir sur plusieurs week-end,
- Enfin, pour les travaux d'abaissement des voies en gare de Troyes, une interruption de la ligne en juillet et août 2025, 2026 et 2027 est à prévoir.

Ces hypothèses seront confirmées ou adaptées à l'issue des études projet.

## Détails des travaux objets de la présente convention :

Les travaux objets de la présente convention concernent les travaux préparatoires de la phase REA anticipée et portent sur :

- Site de Romilly-sur-Seine (base travaux) :
  - Pour le stationnement et le remisage des engins ferroviaires : réhabilitation et aménagement de trois voies de service (défrichage, débroussaillage, terrassement, retravelage, raccordement aux voies de service existantes, ...).
  - Pour les opérations de chargement / déchargement des trains de travaux : terrassement aux abords de ces trois voies de service et création d'une piste en graves pour l'accès des camions d'approvisionnement au droit de ces voies.
  - Pour la logistique, la maintenance des engins : travaux de raccordement des installations électriques au réseau public de distribution d'électricité et travaux de raccordement au réseau d'eau potable.
  - Pour la sécurisation de ces voies : mise en place d'une vidéosurveillance.
- Site de Troyes (faisceau Preize) :
  - Pour le stationnement et le remisage des engins ferroviaires : réhabilitation de trois voies de service (défrichage, débroussaillage, retravelage, ...).
  - Pour les opérations de chargement / déchargement des trains de travaux : réhabilitation des accès à ces voies et d'une aire de chargement.
  - Pour la logistique, la maintenance des engins : travaux de raccordement des installations électriques au réseau public de distribution d'électricité et travaux de raccordement au réseau d'eau potable.
  - Pour la sécurisation de ces voies : mise en place d'une vidéosurveillance.
- Site de Nogent-sur-Seine (faisceau pair) :

Pour le remisage du matériel TER lors des fermetures estivales de la ligne entre Nogent-sur-Seine et Troyes :

  - Débroussaillage du faisceau pair,
  - Retravelage des voies de service et des appareils de voie,
  - Création de deux pistes et de deux passages planchiés.

### 3- Délais

**Planning prévisionnel de la phase REA anticipée  
des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes,  
phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes.**

		2023												2024											
		J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
<b>Travaux voies de service sites de Troyes et Romilly-sur-Seine</b>																									
Elaboration Dossier de Consultation des Entreprises	1M																								
Accord Cadre et/ou appels d'offres travaux voies de services	4M																								
Appel d'offres terrassement	4M																								
Réalisation des travaux	3M																								
<b>Travaux voies de service site de Nogent-sur-Seine</b>																									
Elaboration Dossier de Consultation des Entreprises	1M																								
Appel d'offres travaux voies de services	4M																								
Réalisation des travaux	3 M																								





## **Convention**

relative au financement de la phase RÉA anticipée  
des travaux préparatoires d'électrification  
de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section  
Nogent-sur-Seine / Troyes.

(ligne 001000 de Paris-Est à Mulhouse-Ville)

## **Annexe 3**

**Calendrier révisable des appels de fonds et  
modèle d'état récapitulatif des dépenses**

## Calendrier prévisionnel des appels de fonds\* :

Période	Pourcentage
A la notification de la convention (T4 2023)	20%
Janvier 2024	20%
Mars 2024	30%
Novembre 2024	20%
> Novembre 2024	Solde

\*A l'exception de la Région Île-de-France (Cf. modalités d'appels de fonds précisées à l'article 7.1 des conditions particulières).

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

<b>État récapitulatif des dépenses</b>		<b>Exemple de principe</b>
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)	
Période du :		
Phase :		

Nom fournisseur	Nature précise de la dépense	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DÉPENSES EXTERNES						HT euros
Production SNCF RESEAU						
SOUS TOTAL DÉPENSES INTERNES						HT euros
TOTAL DÉPENSES						HT euros

**Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.**

## **Annexe 5 : Protections phoniques - Convention Etudes AVP écrans anti-bruit n° 3 et 4 sur le RER D**



# Traitement des points noirs du bruit ferroviaire 2023

Convention de financement  
relative aux études d'avant-projet (AVP)  
de murs antibruit à Alfortville et Valenton (axe RER  
D et fret), et à Villeneuve-Saint-Georges (axe RER  
D, ligne R, grandes lignes, fret).

## **SOMMAIRE**

### **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION<sup>6</sup>**

### **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES<sup>6</sup>**

- 2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION<sup>6</sup>
- 2.2. LE CONTENU DES ETUDES D'AVANT-PROJET<sup>7</sup>
- 2.3. DELAIS DE REALISATION<sup>7</sup>

### **ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES<sup>8</sup>**

- 3.1. LA MAITRISE D'OUVRAGE<sup>8</sup>
  - 3.1.1. *Identification du maître d'ouvrage<sup>8</sup>*
  - 3.1.2. *Engagement du maître d'ouvrage<sup>8</sup>*
- 3.2. LES FINANCEURS<sup>8</sup>
  - 3.2.1. *Identification des financeurs<sup>8</sup>*
  - 3.2.2. *Engagements des financeurs<sup>8</sup>*

### **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT<sup>8</sup>**

- 4.1. REGIME DE TVA<sup>8</sup>
- 4.2. ESTIMATION DU COUT DU PROJET<sup>8</sup>
- 4.3. COUTS DETAILLES DU MAITRE D'OUVRAGE<sup>9</sup>
- 4.4. PLAN DE FINANCEMENT<sup>10</sup>
- 4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT, LA REGION ET LA METROPOLE DU GRAND PARIS<sup>11</sup>
  - 4.5.1. *Versement d'acomptes<sup>11</sup>*
  - 4.5.2. *Versement du solde<sup>13</sup>*
  - 4.5.3. *Paieement<sup>13</sup>*
  - 4.5.4. *Bénéficiaire et domiciliation<sup>13</sup>*
  - 4.5.5. *Identification des Parties pour la facturation<sup>14</sup>*
- 4.6. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION<sup>15</sup>
- 4.7. CADUCITE DES SUBVENTIONS POUR LA METROPOLE DU GRAND PARIS<sup>15</sup>
- 4.8. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE<sup>15</sup>

### **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS<sup>15</sup>**

### **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS<sup>16</sup>**

### **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION<sup>16</sup>**

- 7.1. LE COMITE DE PILOTAGE<sup>16</sup>
- 7.2. LE COMITE TECHNIQUE<sup>17</sup>
- 7.3. INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE<sup>17</sup>
- 7.4. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE<sup>17</sup>

### **ARTICLE 8. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES<sup>18</sup>**

### **ARTICLE 9. DISPOSITIONS GENERALES<sup>18</sup>**

- 9.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION<sup>18</sup>
- 9.2. REGLEMENT DES LITIGES<sup>18</sup>
- 9.3. RESILIATION DE LA CONVENTION<sup>18</sup>
- 9.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION<sup>19</sup>
- 9.5. MESURES D'ORDRE<sup>19</sup>

### **ARTICLE 10. PIÈCES ANNEXES<sup>19</sup>**

### **ANNEXES<sup>24</sup>**

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La Région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n° CP2023-\_\_\_\_\_ de la commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_,
- **La Métropole du Grand Paris**, représentée par le Président de la Métropole du Grand Paris, ci-après désignée par « la Métropole », dûment mandatée par la délibération du Conseil de la Métropole en date du \_12 octobre 2023,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représenté par M. Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Adjointe Ile-de-France, dûment habilitée à cet effet,

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

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** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;

**Vu** la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses décrets d'application du 9 janvier 1995 ;

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

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

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

**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 statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

**Vu** la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres ;

**Vu** la circulaire et l'instruction interministérielles du 28 février 2002 relatives à la politique de prévention et de résorption du bruit ferroviaire ;

**Vu** la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres ;

**Vu** la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 relative au Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) et notamment à la politique régionale en faveur de la résorption des nuisances sonores – environnement des infrastructures routières et ferrées,

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 du Conseil régional d'Île-de-France approuvant le Contrat de plan État-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État-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° CM2017/08/12/09 du 8 décembre 2017 relative à la compétence « lutte contre les nuisances sonores » de la Métropole du Grand Paris ;

**Vu** la délibération n° CM2019/12/04/01 du 4 décembre 2019 portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris,

**Vu** le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance issu des 600 millions de produits de cessions réalisés par le groupe SNCF signé en 2021 et ses annexes.

**Vu** le programme prévisionnel de résorption du bruit ferré à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, établi avec SNCF Réseau et l'association Bruitparif, et annexé à la délibération CM2021/04/07/19 adoptée à l'unanimité par le Conseil métropolitain du 7 avril 2021,

**Vu** la délibération n° CR2021-016 du 4 février 2021 approuvant la convention d'intention relative à l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France sur le périmètre de la SNCF ;

**Vu** les délibérations n° CP2021-112 du 1<sup>er</sup> avril 2021 de la commission permanente du conseil régional et la délibération n° CM2021/04/07/19 du 7 avril 2021 de la Métropole du Grand Paris, approuvant la convention relative au financement des études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit Ferroviaire (PNBf) sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris en Île-de-France ;

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-319 du 23 septembre 2022 approuvant la politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, ainsi que son règlement d'intervention associé ;

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

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



**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 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° CP2023-\_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération CM2023/\_\_\_\_\_ du Conseil de la Métropole du Grand Paris en date du \_\_\_\_\_ 2023 approuvant la présente convention.

**Il est convenu ce qui suit :**

## **PRÉAMBULE**

Dans le cadre de la circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs bruit, complétée et modifiée depuis par celles du 28 février 2002 et du 25 mai 2004 relatives aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, des études acoustiques préalables (CP 01-14) ont été menées en 2003 et financées par la région Île-de-France et SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage sur des sites pilotes. Elles ont permis d'identifier et de localiser un certain nombre de points noirs du bruit (PNB) ferroviaire le long des voies ferrées sur les territoires des Communes. Des solutions techniques de résorption de ces PNB ont été proposées, en distinguant la part de protection à la source (écrans), de la part de protection de façades.

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des points noirs du bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades, programme financé par l'ADEME et SNCF Réseau, des études acoustiques ont été réalisées en 2017 sur 35 Communes. Les résultats ont montré des écarts importants – majoritairement à la baisse - sur le nombre de PNB ferroviaires, ceci principalement en raison des évolutions de trafic (notamment le trafic Fret) et du renouvellement du matériel roulant.

Dans un contexte de réseau ferroviaire dense au sein d'une urbanisation importante le long des voies de son réseau, la Direction Générale Île-de-France de SNCF Réseau est particulièrement concernée par la problématique de réduction des nuisances acoustiques liées à la circulation des trains. Les sollicitations des élus, associations et riverains pour le traitement des nuisances sonores sont quotidiennes et fortement soutenues politiquement : le sujet du bruit est donc une préoccupation constante sur le réseau francilien.

Les retours d'expérience de ces dernières années ont mis en évidence la nécessité d'anticiper ce sujet dans les phases d'élaboration des projets d'investissement sur le réseau francilien et ce, dès la phase amont : il s'agit d'un enjeu majeur de l'acceptabilité des projets de développement du réseau francilien.

Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les compétences de la Métropole du Grand Paris ont été étendues à la lutte contre les nuisances sonores. La Métropole du Grand Paris figure ainsi parmi les 47 autorités françaises compétentes pour élaborer les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le Conseil de la Métropole du Grand Paris a adopté le 4 décembre 2019 son PPBE pour la période 2019-2023 en prévoyant un plan d'actions pour lutter contre le bruit routier, ferroviaire, aérien et industriel. À cet effet, le Conseil Métropolitain a affecté une enveloppe de 100 millions d'euros sur 5 ans pour cofinancer des opérations de résorptions des nuisances sonores sur son territoire.

Dans le cadre des précédents CPER, l'État et la Région ont participé au financement d'opérations réalisées sur de nombreux sites pilotes (Communes identifiées comme prioritaires en 2002/2003), notamment sur les Villes franciliennes de Chelles, Vaires-sur-Marne, Saint-Denis (Pierre Sémard et Paul Éluard), Quincy-sous-Sénart, Asnières-sur-Seine, Bondy, Noisy-le-Sec, Vanves, Malakoff, La Garennes-Colombes, Courbevoie, etc.

En 2020, la Métropole du Grand Paris, SNCF Réseau et l'association Bruitparif ont travaillé à l'élaboration d'un programme prévisionnel global de résorption du bruit ferré à l'échelle de la Métropole. Le Conseil métropolitain a pris acte de ce programme en séance du 7 avril 2021.

En s'appuyant sur le CPER 2015-2020 prolongé, sur le programme national de l'État de traitement du bruit ferroviaire et sur le Plan de Relance, l'État, la Région et SNCF Réseau ont adopté une convention d'intention (n° CR2021-112 du 4 février 2021) qui fixe un cadre d'intervention pour lutter contre le bruit ferroviaire en Île-de-France. La présente convention s'inscrit donc dans ce cadre.

Les parties traitent préférentiellement les opérations de réduction du bruit à la source. En cas d'infaisabilité avérée, les parties se réservent le droit de financer des protections de façade. La faisabilité des opérations de réduction du bruit à la source est examinée au regard de trois critères que sont le gain acoustique, la faisabilité technique au regard notamment des contraintes d'insertion du site et l'équilibre entre le coût et les bénéfices attendus.

Par délibération n° CP 2022-319 en date du 23 septembre 2022, la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France a approuvé la nouvelle politique régionale en faveur de la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France ainsi que le règlement d'intervention associé qui prévoit notamment une participation du bloc local à hauteur de 25%.

## **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 (AVP) en faveur de la création de deux murs anti-bruit à l'intérieur du périmètre de la Métropole du Grand Paris.

Elle a pour objet de :

- définir les modalités de financement des études,
- préciser le contenu des études nécessaires à la constitution des dossiers d'études,
- définir les résultats d'études à remettre aux financeurs,
- définir les documents à remettre aux signataires de la convention, sur leur demande,
- préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« PNBF – Convention études d'avant-projet - création de murs anti-bruit à Alfortville et Valenton (axe RER D et fret), et à Villeneuve-Saint-Georges (axe RER D, ligne R, grandes lignes et fret) - périmètre Métropole du Grand Paris »**

## **ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER DE RÉALISATION DES ÉTUDES**

### **2.1. Périmètre de la convention**

Les études acoustiques réalisées dans le cadre de cette convention concernent le bruit ferroviaire uniquement, dans des communes situées sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris en Île-de-France, et autour des lignes ferroviaires gérées par SNCF Réseau.

Le programme comprend les études d'avant-projet pour la réalisation :

- Sur l'axe RER D et fret (secteur n°3, cf. cartes en annexe 1) :
  - d'un écran antibruit sur la commune d'Alfortville, d'une longueur de 665 mètres linéaires ;
  - d'un écran antibruit sur la commune de Valenton, d'une longueur de 245 mètres linéaires ;
- Sur l'axe RER D, ligne R, grandes lignes et fret (secteur n°4, cf. cartes en annexe 1) :
  - de deux écrans antibruit sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges, respectivement de longueur égales à 1010 et 980 mètres linéaires ;

Le détail du programme des études est joint en Annexe 1.

## **2.2. Le contenu des études d'avant-projet**

Les études d'avant-projet comprennent notamment :

- Recherche des projets connexes dans les secteurs concernés ;
- Études de sols avec campagne de reconnaissance de sol par sondages géotechniques ;
- Relevés topographiques ;
- Bornage (délimitation du foncier et identification des propriétaires avec un géomètre, jusqu'à 2m derrière le projet d'écran) ;
- Analyse des accès au chantier (accès des engins de chantier sans circulation sur le RFN / par le RFN) ;
- Recherche de l'ensemble des contraintes ;
- Analyse des risques ;
- Étude des impacts du chantier de réalisation des travaux ;
- Évaluation de la maintenance des ouvrages à réaliser, et des coûts associés ;
- Étude acoustique pour calculer l'efficacité des écrans antibruit, et identifier les logements concernés par des traitements acoustiques de façades complémentaires ;
- Relevés et contrôle des espèces protégées ;
- Étude de génie civil pour le dimensionnement et la réalisation des ouvrages ;
- Procédures administratives (liste non exhaustive) :
  - vérification si le projet est soumis à une étude d'impact sur l'environnement, ou examen au cas par cas, ou autre ;
  - acquisitions foncières notamment au niveau du mur côté nord ;
  - demandes de renseignements de DICT (Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux) auprès des concessionnaires de réseaux ;
  - demandes de permis de construire ou d'autorisation de travaux ;
  - demandes de dérogation aux arrêtés « bruit » ;
- Prestation du CSPS (Coordonnateur de Sécurité et de Protection de la Santé) ;
- Études architecturale et paysagère ;
- Estimation des coûts des écrans antibruit en phase REA pour plusieurs options ;
- Étude de plannings détaillés de réalisation des travaux (y compris les plages d'ITC et travaux de nuit).

Elles se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un dossier d'évaluation environnementale,
- un dossier économique.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des diverses autorisations administratives.

Les secteurs d'études sont localisés à Alfortville (1 zone), Valenton (1 zone) et Villeneuve-Saint-Georges (2 zones). Les secteurs sont détaillés dans l'annexe technique.

## **2.3. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 24 mois à partir de la notification de la Convention.

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

## **ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. La maîtrise d'ouvrage**

#### **3.1.1. Identification du maître d'ouvrage**

Conformément aux dispositions de la Loi n° 2014-872, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Le Maître d'ouvrage s'engage sur la réalisation des études, telles que définies dans les articles 2.1 et 2.2 de la présente convention.

#### **3.1.2. Engagement du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- le respect des règles de l'art.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir les financeurs, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

### **3.2. Les financeurs**

#### **3.2.1. Identification des financeurs**

Le financement de la présente convention est assuré dans le cadre du CPER 2015-2022, du Fonds relai CPER Mobilités, du programme national de traitement du bruit ferroviaire de l'État et du Plan de relance ferroviaire, par :

- l'État ;
- la Région Île-de-France ;
- la Métropole du Grand Paris ;
- SNCF Réseau.

#### **3.2.2. Engagements des financeurs**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation des études, dans la limite des montants inscrits aux plans de financement détaillés à l'article 4.3.

## **ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

### **4.1. Régime de TVA**

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

### **4.2. Estimation du coût du projet**

L'ensemble des montants de la convention sont exprimés en € euros courants hors taxes non actualisables et non révisables.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **1 654 260 €** courants HT.

#### 4.3. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

– **Coût détaillé des études AVP pour les écrans antibruit du secteur n°3 :**

Postes de dépenses	Coût en € courants
Étude AVP murs secteur n°3 axe RER D et fret	702 138,00 €
AMOA (externalisée)	79 408,00 €
MOA (SNCF Réseau)	23 446,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>804 992,00 €</b>

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

– **Coût détaillé de l'étude AVP pour les écrans antibruit du secteur n°4 :**

Postes de dépenses	Coût en € courants
Étude AVP mur secteur n°4 axe RER D, ligne R, grandes lignes et fret	740 756,00 €
AMOA (externalisée)	83 776,00 €
MOA (SNCF Réseau)	24 736,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>849 268,00 €</b>

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

– **Coût détaillé global des deux études AVP pour les écrans anti-bruit n°3 et 4 :**

Postes de dépenses	Coût en € courants
Étude AVP murs secteur n°3	702 138,00 €
Étude AVP mur secteur n°4	740 756,00 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage externe	163 184,00 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage interne SNCF Réseau	48 182,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>1 654 260,00 €</b>

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

#### 4.4. Plan de financement

Les plans de financement sont établis en euros courants H.T. comme suit :

– **Plan de financement de l'étude AVP pour les écrans antibruit du secteur n°3 (RER D et fret):**

Partenaires financiers	Montant	Taux
État	80 499,20 €	10%
Région	201 248,00 €	25%
Métropole du Grand Paris	201 248,00 €	25%
SNCF Réseau au titre des fonds du « Plan de relance »	321 996,80 €	40%
<b>TOTAL</b>	<b>804 992,00 €</b>	<b>100%</b>

– **Plan de financement des études AVP pour les écrans antibruit du secteur n°4 (RER D, ligne R, grandes lignes et fret):**

Partenaires financiers	Montant	Taux
État	84 926,80 €	10%
Région	212 317,00 €	25%
Métropole du Grand Paris	212 317,00 €	25%
SNCF Réseau au titre des fonds du « Plan de relance »	339 707,20 €	40%
<b>TOTAL</b>	<b>849 268,00 €</b>	<b>100%</b>

– **Plan de financement global des deux études AVP pour les écrans anti-bruit pour les secteurs 3 (RER D et fret) et 4 (RER D, ligne R, grandes lignes et fret) :**

Partenaires financiers	Montant	Taux
État	165 426,00 €	10%
Région	413 565,00 €	25%
Métropole du Grand Paris	413 565,00 €	25%
SNCF Réseau au titre des fonds du « Plan de relance »	661 704,00 €	40%
<b>TOTAL</b>	<b>1 654 260,00 €</b>	<b>100%</b>

\*La participation de SNCF Réseau à 40% est issue des produits de cession des filiales du Groupe SNCF dans le cadre du Plan de relance conclu avec l'État.

Les taux de répartition précités sont uniquement valables pour les phases d'études couvertes par la présente convention. Elles n'engagent pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des travaux à réaliser dans les phases ultérieures des projets.

**4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'État, la Région et la Métropole du Grand Paris**

**4.5.1. 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 l'un des deux écrans, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des études effectivement engagés.

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



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

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

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

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

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

b – Demande de versement des acomptes auprès de la Métropole du Grand Paris :

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

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

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

c – Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'État comprendront les éléments suivants :

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

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

d- Plafonnement des acomptes

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État avant appel du solde est plafonné à 95% du montant de la subvention.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Métropole du Grand Paris au bénéficiaire est plafonné à 95% 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 couvertes 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 est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 et signés par le représentant légal du bénéficiaire indiqué à l'article 3.2. 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.

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.

#### **4.5.3. Paiement**

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

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme 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, 4.6 et 4.7.

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

#### **4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
État	DRIEAT Île-de-France 27/29 rue Leblanc Le Ponant II 75015 PARIS	SPOT/UBSF	Eric LAVOINE <a href="mailto:eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr">eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr</a> 01 40 61 85 61 Nicolas BONNET <a href="mailto:nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr">nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr</a> 01 40 61 89 50
Région Île-de-France	2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances Direction de la comptabilité	<a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelacomptabilite@iledefrance.fr</a>
Métropole du Grand Paris	15-19 avenue Pierre Mendès- France- 75646 Paris Cedex 13	Direction des finances	Michael POUPARD <a href="mailto:finances@metropolegrandparis.fr">finances@metropolegrandparis.fr</a>
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 La Plaine St-Denis Cedex	Service Trésorerie Groupe Unité Credit Management	Aude BRISAC <a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a> TEL : 01 85 57 95 74

#### 4.5.5. Identification des Parties pour la facturation

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

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro, par financeurs :  
- N° SIRET, N°TVA Intracommunautaire et Code service exécutant et le numéro d'engagement correspondant à la convention.

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	Code service exécutant
État	110 002 011 00044 (pour entrée dans portail Chorus) n° à reporter sur facture : 130 029 325 00573	FR 62130029325	EALCPCM075
Région	2237 500 079 00312	FR 38 237 500 079	200
Métropole du Grand Paris	200 054 781 00022	FR 38 200 054 781	/
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737	/

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.

À titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la Région Île-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés via le lien dédié, avec l'ensemble des pièces justificatives à l'adresse suivante : « 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**

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.

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. Caducité des subventions pour la Métropole du Grand Paris**

La subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de la signature de la présente convention de financement, le bénéficiaire n'a pas transmis aux financeurs une demande de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président de la Métropole du Grand Paris, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

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.

#### **4.8. Comptabilité du Bénéficiaire**

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études.

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs 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 PAR LES FINANCEURS**

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

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 qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action subventionnée.

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau informe l'État des paiements réalisés sur la base de cette convention.

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

Le montant total des subventions par bénéficiaire, tel qu'indiqué à l'article 4.4 de la présente convention constitue un plafond global par bénéficiaire.

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le bénéficiaire s'avèrent inférieures au montant initialement prévu, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.4. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.4, les co-financeurs sont informés lors du Comité Technique et du comité de pilotage. Le bénéficiaire doit obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire, par délibération concordante des instances de chacune des parties. Un avenant à la présente convention formalise cet accord.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au bénéficiaire.

En cas de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'achèvement des Études peut être proposé sans financement complémentaire.

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

La gouvernance s'articule autour des instances de gouvernance suivantes, qui permettent de garantir le suivi des Études.

S'agissant des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe SNCF (Fonds Plan de Relance) :

La gouvernance et les modalités de suivi de l'allocation des fonds issus de la cession d'actifs du Groupe s'inscrivent dans les modalités arrêtées dans le protocole relatif au versement du volet ferroviaire du plan de relance et ses annexes sus-visé.

Dans le cadre du suivi national du plan de relance, SNCF Réseau rendra compte à l'État et à la SA SNCF de l'utilisation des fonds à la fin de chaque semestre.

SNCF Réseau adressera lors des comités techniques la liste des projets prévisionnels et réalisés (libellé et montants des dépenses de la période et des dépenses cumulées par projet) sur 2022-2025.

### **S'agissant des autres sources de financement :**

Par ailleurs et en complément de la gouvernance nationale mise en place, les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage.

### **7.1. Le comité de pilotage**

Le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la Convention. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Le comité de pilotage a pour objet :

- d'informer l'État, la Région et la Métropole du Grand Paris de l'avancement des études et des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi administratif et financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage est réuni une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, etc.) ou à la demande de l'une des Parties. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis par SNCF Réseau, au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

## **7.2. Le comité technique**

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

Le comité technique est le cadre privilégié permettant de :

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

Le comité technique est convoqué par SNCF Réseau. Il est réuni en tant que besoin et au moins deux fois par an.

Les membres du comité technique peuvent se faire assister de leurs prestataires et inviter, si besoin, les partenaires impliqués dans l'Opération. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

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

Le secrétariat est assuré par SNCF Réseau.

## **7.3. Information des financeurs, hors instances de gouvernance**

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

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

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

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

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du maître d'ouvrage 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, les financeurs du projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage.

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région et Métropole du Grand Paris

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 8. 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 présente convention de financement.

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

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

Les résultats d'Études seront transmis en deux exemplaires :

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

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Études 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 Études en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

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

## **ARTICLE 9. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **9.1. Modification de la convention**

La 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.

### **9.2. 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

### **9.3. 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. À cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

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

La Convention prend effet à compter de sa notification par SNCF Réseau à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5 et 8, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 9.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au Maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2;
- à la date de la constatation de la caducité de la convention selon les modalités prévues aux articles 4.6 et 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 subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

Pour la Métropole du Grand Paris, la date de prise en compte des dépenses court à compter du caractère exécutoire de la délibération du Conseil métropolitain relative à la présente convention.

#### **9.5. 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.

### **ARTICLE 10. PIÈCES ANNEXES**

Les annexes techniques font partie intégrante de la 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'État,

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

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

Pour la Région Île-de-France,

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

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

Pour la Métropole du Grand Paris,

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

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

Pour SNCF Réseau,

**Séverine LEPERE**  
Directrice Générale Adjointe Île-de-France  
SNCF Réseau

## **Annexes**

**Annexe 1 : Détail du programme des études**

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel**

## ANNEXE 1

### Détail du programme des études

## Rappel du contexte

Dans le cadre de la résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf) en Île-de-France, les partenaires État, Région, Métropole du Grand Paris et SNCF Réseau ont signé en décembre 2021 une « Convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris en Île-de-France ». Ces études de niveau préalables ont démarré en janvier 2022, avec les objectifs suivants :

- Identification avec précision de la localisation des PNBf dans 43 communes de la Métropole du Grand Paris (à partir de mesures acoustiques et de modélisations acoustiques) ;
- Estimation des logements concernés par le dépassement des seuils réglementaires ;
- Recherche de solutions de réduction du bruit (écrans antibruit / isolation acoustique des façades).

La carte ci-dessous présente les communes concernées par ces études acoustiques :

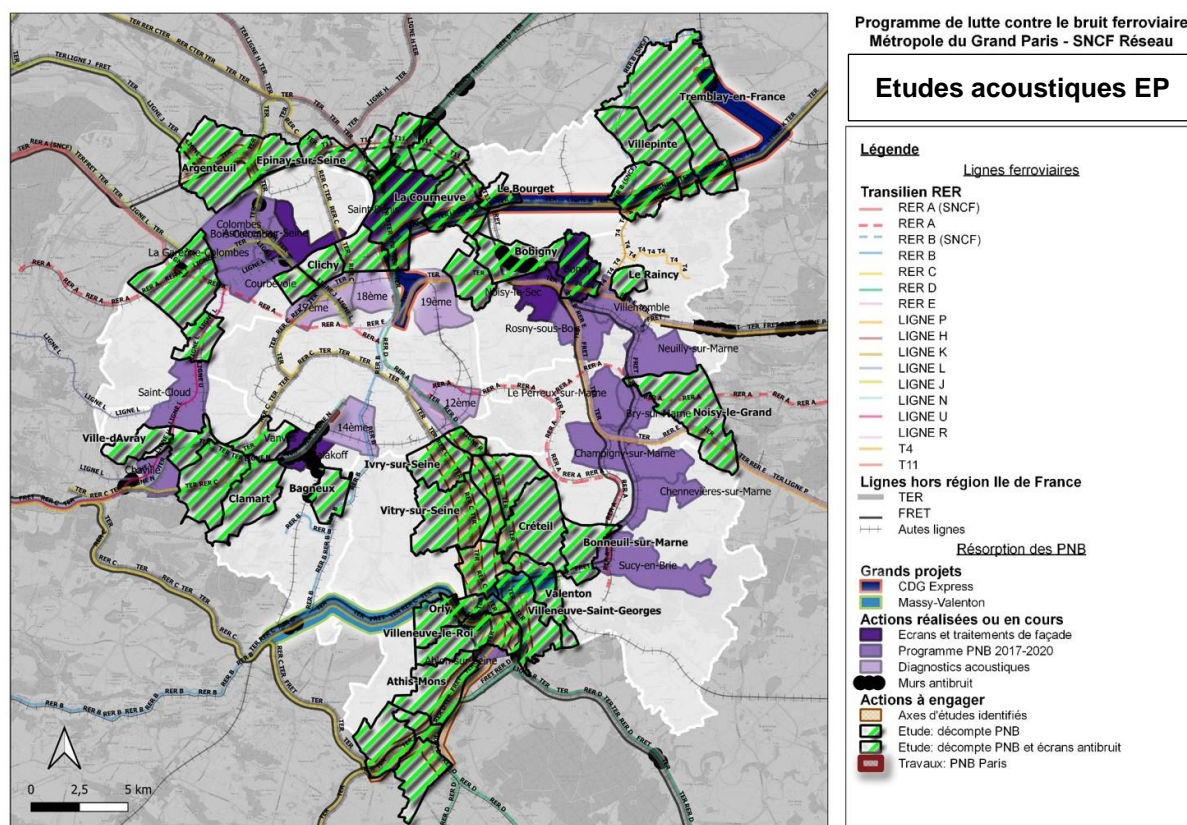


Figure 1: Carte illustrant les communes concernées par les études acoustiques, périmètre de la Métropole du Grand Paris.

Les 43 villes concernées par les études acoustiques sont les suivantes :

Territoire Métropole du Grand Paris	Commune	Département
T2	Bagneux	92
T8	Bobigny	93
T8	Bondy	93
T11	Bonneuil-sur-Marne	94
T2	Clamart	92
T5	Clichy	92
T11	Créteil	94
T3	Issy-les-Moulineaux	92
T6	La Courneuve	93

T7	Le Bourget	93
T9	Le Raincy	93
T4	Levallois-Perret	92
T3	Meudon	92
T4	Nanterre	92
T9	Noisy-le-Grand	93
T12	Orly	94
T8	Pantin	93
T6	Saint-Denis	93
T6	Saint-Ouen	93
T7	Sevran	93
T3	Sèvres	92
T4	Suresnes	92
T7	Tremblay-en-France	93
T12	Valenton	94
T3	Ville-d'Avray	92
T7	Villepinte	93
T11	Alfortville	94
T5	Argenteuil	95
T12	Athis-Mons	91
T10	Charenton-le-Pont	94
T12	Choisy-le-Roi	94
T6	Épinay-sur-Seine	93
T12	Ivry-sur-Seine	94
T12	Juvisy-sur-Orge	91
T10	Maisons-Alfort	94
T6	Pierrefitte-sur-Seine	93
T12	Savigny-sur-Orge	91
T6	Stains	93
T12	Villeneuve-le-Roi	94
T12	Villeneuve-Saint-Georges	94
T6	Villetaneuse	93
T12	Viry-Châtillon	91
T12	Vitry-sur-Seine	94

Liste des communes concernées par les études acoustiques, périmètre de la Métropole du Grand Paris.

Pour rappel, un Point Noir du Bruit ferroviaire (PNBf) est un bâtiment sensible (logement, établissement de santé ou d'enseignement) répondant à deux critères :

1. un critère acoustique : dépassement du seuil PNBf diurne ou du seuil PNBf nocturne ;
2. un critère d'antériorité : si le bâtiment est construit avant 1978 ou avant la date du 1<sup>er</sup> arrêté du classement sonore des voies de la commune concernée, alors il est considéré comme PNBf.

Les seuils acoustiques PNBf sont définis comme suit :

- PNBf diurne : LAeq<sup>1</sup> (6h-22h), en façade des habitations, supérieure ou égale à 73 décibels dB(A)
- PNBf nocturne : LAeq (22h-6h), en façade des habitations, supérieure ou égale à 68 décibels dB(A).

Les objectifs acoustiques à atteindre après traitement en termes de niveaux sonores à 2 mètres en avant des façades sont les suivants :

- PNBf diurne : LAeq (6h-22h), en façade des habitations, supérieure ou égale à 68 dB(A)
- PNBf nocturne : LAeq (22h-6h), en façade des habitations, supérieure ou égale à 63 dB(A).

Les solutions pour résorber les PNBf sont les suivantes :

- Réduction du bruit ferroviaire « à la source » par l'installation d'écrans acoustiques ;
- Renforcement de l'isolation acoustique de façades.

---

<sup>1</sup> Le LAeq ou « niveau sonore équivalent » : C'est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile. Il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée.

Pour rappel, la réduction du bruit à la source consiste à construire des écrans anti-bruit dimensionnés pour atteindre les objectifs acoustiques pour un maximum de logements, complétés par des isolations acoustiques de façades des logements lorsque cela s'avère nécessaire (typiquement pour les étages élevés des bâtiments, zones peu protégées par les écrans antibruit). **Cette solution est à privilégier.**

La suite du document présente la méthode appliquée sur le périmètre d'étude, et les secteurs analysés comme pertinents pour des projets d'écran antibruit. Ces secteurs feront l'objet d'études plus avancées de niveau Avant-Projet (AVP), objet de la convention de financement.

Pour les secteurs analysés comme non pertinents, ou les secteurs avec des logements PNB isolés, il est proposé de retenir une réduction du bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades (objet d'une autre convention de financement).

## Présentation de la méthodologie

Sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris, les études acoustiques démarrées en janvier 2022 ont respecté les étapes suivantes :

- Réalisation de campagnes de mesures acoustiques *in situ*,
- Création d'un modèle de calcul acoustique,
- Simulation du trafic ferroviaire en situation actuelle et future,
- Identification des bâtiments Points Noirs du Bruit ferroviaire,
- Proposition de solutions protections acoustiques, le cas échéant.

Les communes étudiées sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris sont divisées en sept lots. Chaque lot regroupe plusieurs communes liées par des lignes ferroviaires similaires. Certains lots regroupent plusieurs lignes ferroviaires qui les traversent. Les études sont réalisées en parallèle par quatre bureaux d'études d'ingénierie acoustique.

Au total, sur les 43 communes concernées, 216 mesures acoustiques d'une durée de 24h ont été réalisées en façade de logements. La carte ci-dessous présente la localisation des points de mesures réalisés dans le cadre de cette étude. Les résultats (fiches de mesures détaillées) sont disponibles sur le site internet <https://reseau.sncf.bruitparif.fr/>.



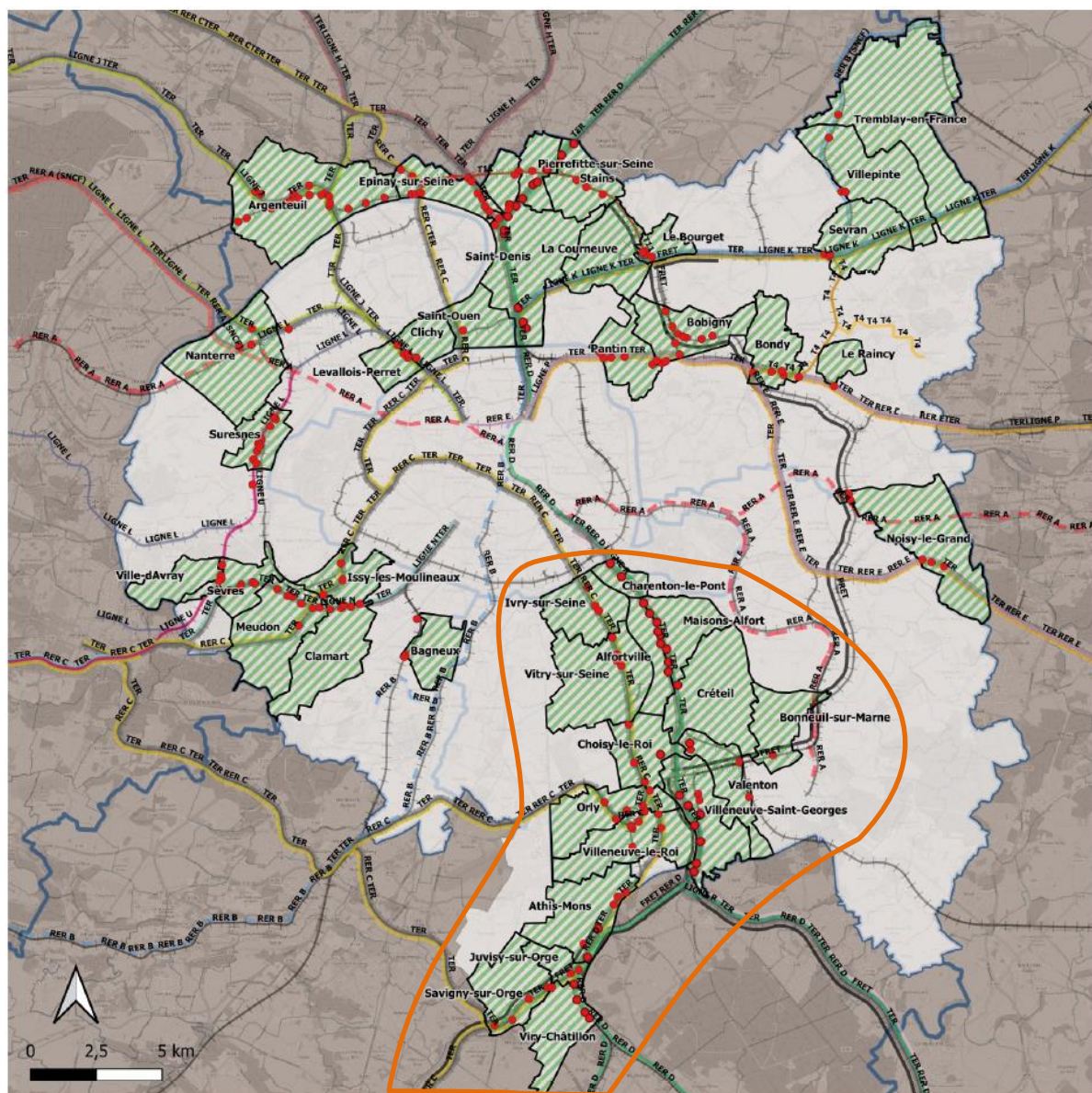


Figure 2: Localisation des mesures acoustiques de 24h (points rouges) réalisées entre mars 2022 et mai 2022.

Compte-tenu du nombre important de communes concernées par les études, une priorisation est réalisée sur chaque lot au regard du précédent décompte des PNBf. L'avancement des modélisations acoustiques est réalisé en deux temps.

Ainsi, pour chaque lot, les communes identifiées dans les 65 communes les plus exposées au bruit ferroviaire en Île-de-France sont étudiées en premier ; les suivantes sont étudiées dans un second temps. Pour le secteur Sud (zone entourée en orange sur la carte ci-dessus) correspondant aux axes RER C et RER D, ligne R, grandes lignes et Fret, la priorisation est réalisée comme indiqué dans les tableaux suivants :

Commune (axe RER C)	Priorisation de la réalisation des études
Athis Mons	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Juvisy sur Orge	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Savigny sur Orge	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Villeneuve le Roi	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Viry-Châtillon	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Choisy le Roi	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Ivry sur Seine	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Orly	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Vitry sur Seine	2 <sup>ème</sup> phase d'étude

Tableau 1: Axe C - priorisation des études acoustiques

Commune (axe RER D)	Priorisation de la réalisation des études
Athis Mons	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Charenton-le-Pont	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Juvisy sur Orge	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Maisons-Alfort	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Villeneuve St Georges	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Viry-Châtillon	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Alfortville	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Créteil	2 <sup>ème</sup> phase d'étude

Tableau 2: Axe D - priorisation des études acoustiques

Commune (axe FRET)	Priorisation de la réalisation des études
Villeneuve-le-Roi	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Villeneuve-Saint-Georges	1 <sup>re</sup> phase d'étude
Orly	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Valenton	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Choisy-le-Roi	2 <sup>ème</sup> phase d'étude
Bonneuil-sur-Marne	2 <sup>ème</sup> phase d'étude

Tableau 3: Axe FRET secteur Sud - priorisation des études acoustiques

L'identification des PNBf a été réalisée par calcul à l'aide d'un outil de modélisation acoustique 3D conformément à la norme NF S31-133 : Acoustique – bruit des infrastructures de transports terrestres – calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets de la météorologie (NMPB 2008). Les bâtiments PNBf (distinction par étage) sont repérés puis localisés sur une carte et ont fait l'objet d'une fiche détaillée (fiche PNBf).

Pour les différentes communes des axes RER C, RER D, ligne R, grandes lignes et Fret dans le secteur Sud, les décomptes des PNBf et de la population associée sont présentés par commune dans le tableau suivant :

Commune	Nombre de PNBf	Population impactée
<b>Athis Mons</b>	3	3
<b>Charenton-le-Pont</b>	17	99
<b>Juvisy sur Orge</b>	10	32
<b>Maisons-Alfort</b>	28	221
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	103	334
<b>Viry-Châtillon</b>	0	0
<b>Alfortville</b>	18	189
<b>Créteil</b>	0	0
<b>Villeneuve-le-Roi</b>	10	11
<b>Orly</b>	0	0
<b>Valenton</b>	8	15
<b>Choisy-le-Roi</b>	0	0
<b>Bonneuil-sur-Marne</b>	0	0
<b>Ivry sur Seine</b>	4	13
<b>Savigny sur Orge</b>	70	153
<b>Vitry sur Seine</b>	10	17

Tableau 4: Résultats des études d'identification des PNB sur les communes des axes RER C, RER D, ligne R, grandes lignes et Fret

Des solutions de réduction du bruit pour résorber les PNBf par un traitement à la source (de type écran antibruit) et/ou par l'isolation acoustique des façades sont recherchées à un stade préliminaire. En respect des exigences de la convention d'intention conclue notamment avec l'Etat, la Région, SNCF Réseau et Bruitparif, l'analyse des solutions de réduction du bruit ferroviaire par des écrans antibruit est réalisée au regard de trois critères :

1. le gain acoustique,
2. la faisabilité technique au regard notamment des contraintes d'insertion du site,
3. l'équilibre entre le coût et les bénéfices attendus.

### **1- Gain acoustique**

La protection par écran antibruit doit permettre d'obtenir un gain acoustique supérieur à 5dB sur les différents étages des bâtiments à protéger pour être considérée comme efficace.

Deux décomptes sont réalisés : un décompte pour les logements PNBf efficacement protégés, et un décompte pour tous les logements qui bénéficient d'un gain efficace.

En complément, des calculs sont réalisés pour estimer la population concernée dans chaque configuration.

### **2- Faisabilité de l'écran**

La faisabilité technique est établie à partir d'une grille d'analyse permettant de définir la complexité de réalisation d'un écran antibruit (au vu du terrain, de l'infrastructure ferroviaire, de la proximité des habitations). L'analyse permet de retenir les niveaux de faisabilité : standard, complexe, ou très complexe.

À noter que les secteurs identifiés comme très complexes ne sont pas retenus comme pertinents, en raison de la difficulté de réaliser ce type de projet dans la zone dense d'Île-de-France (au regard des retours d'expérience sur des opérations similaires).

### **3- Équilibre entre le coût et les bénéfices attendus**

Trois gammes de prix au mètre linéaire sont retenues pour différentes hauteurs d'écran selon la complexité de réalisation de l'ouvrage.

Un ratio Coût total de l'écran / nombre de logements à protéger est calculé et est comparé au ratio considéré comme acceptable pour réaliser ce type d'ouvrage (ratio retenu par l'ADEME : 50k€ par log. PNB traité)

- Ratio admis : inférieur à 50 k€ / log. PNBf efficacement protégé ;
- Ratio tolérable : entre 50 et 70 k€ / log. PNBf efficacement protégé ;
- Ratio non accepté : supérieur à 70 k€ / log. PNBf efficacement protégé.

## Synthèse des résultats

À partir des résultats de l'identification des PNB, des secteurs sont recherchés pour évaluer la pertinence d'écran antibruit. Les secteurs pertinents qui ont déjà fait l'objet d'une convention de financement pour réaliser des études AVP relatives aux écrans antibruit 1 et 2 (axes RER C et RER D, phase 1) ne sont pas présentés ici. Les tableaux suivants présentent uniquement les secteurs étudiés en phase 2 sur le secteur RER C, RER D, ligne R, grandes lignes et Fret:

Commune	Nombre de secteurs étudiés	Linéaire total d'étude
Vitry sur Seine	2	465 mL
Ivry sur Seine	1	530 mL
<b>Total Axe RER C (phase 2)</b>	<b>3</b>	<b>995 mL</b>

Tableau 5: Axe C phase 2 – Nombre et linéaire d'écrans antibruit étudiés par commune

Commune	Nombre de secteurs étudiés	Linéaire total d'étude
Alfortville	2	1120 mL
Valenton	1	245 mL
<b>Total Axe RER D (phase 2) et Fret</b>	<b>3</b>	<b>1365 mL</b>

Tableau 6: Axe D phase 2 et Fret – Nombre et linéaire d'écrans antibruit étudiés par commune

Commune	Nombre de secteurs étudiés	Linéaire total d'étude
Villeneuve-Saint-Georges	2	1990 mL
<b>Total Axe RER D (phase 2), ligne R, grandes lignes et Fret</b>	<b>2</b>	<b>1990 mL</b>

Tableau 7: Axe D phase 2, ligne R et Fret – Nombre et linéaire d'écrans antibruit étudiés par commune

L'analyse de la pertinence de la construction d'écrans antibruit sur chacun des secteurs, pour les différentes communes concernées, donne les résultats suivants :

- **Axe RER C phase 2 : aucun secteur pertinent à Vitry sur Seine et Ivry sur Seine :**
  - Vitry sur Seine : les deux secteurs étudiés ne sont pas jugés pertinents au regard des critères retenus (faisabilité technique définie comme très complexe).
  - Ivry sur Seine : le secteur étudié n'est pas jugé pertinent au regard des critères retenus (ratio non accepté, et faisabilité technique définie comme très complexe).
- **Axe RER D phase 2 et Fret : deux secteurs pertinents à Alfortville et Valenton :**
  - Alfortville : sur les deux secteurs étudiés :
    - **un secteur est jugé pertinent** (ratio tolérable, et faisabilité technique définie comme complexe) : il s'agit du secteur :
      - **ALF\_EA02** (665m de longueur, 3m de hauteur, permettant de protéger efficacement 23 logements PNBf) ;
    - l'autre secteur étudié n'est pas jugé pertinent au regard des critères retenus (faisabilité technique définie comme très complexe).
  - Valenton : un secteur étudié :
    - **le secteur est jugé pertinent** (ratio tolérable, et faisabilité technique définie comme complexe) : il s'agit du secteur :

- **VAL\_EA01** (245m de longueur, 3m de hauteur, permettant de protéger efficacement 10 logements PNBf) ;

Axe	Commune	Description de l'écran antibruit			Nombre de logements derrière l'écran		Efficacité acoustique			
		Nom écran	Longueur en mL	Hauteur / rail en m	total	PNBf	Nb logements efficacement protégés	Nb logements PNBf efficacement protégés	Nb population efficacement protégés	Nb population PNBf efficacement protégés
D	Alfortville	ALF_EA02	665	3	769	89	200	23	319	38
Fret	Valenton	VAL_EA01	245	3			29	10		

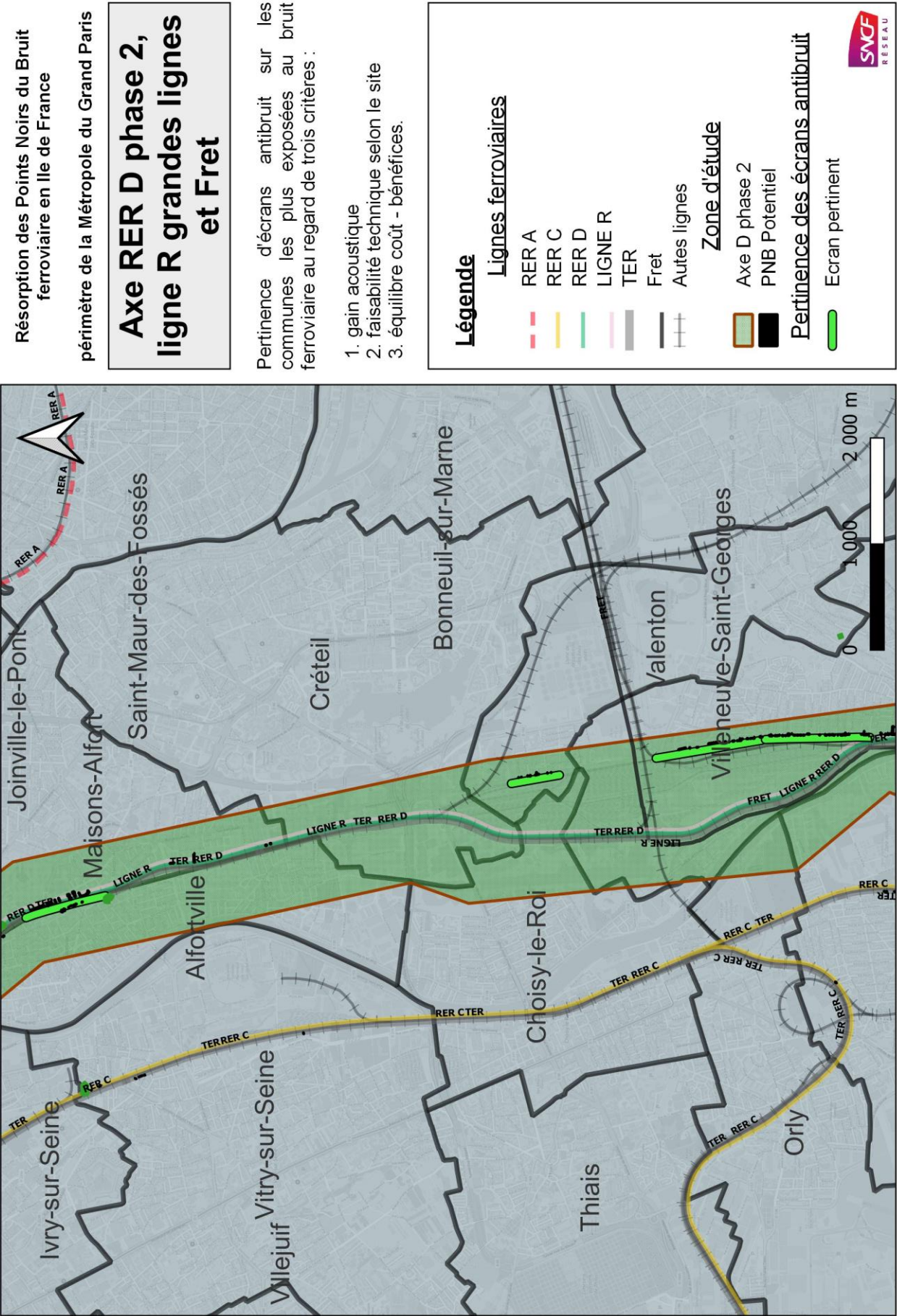
• **Axe RER D phase 2, ligne R, grandes lignes et Fret :**

- Villeneuve Saint Georges : sur les deux secteurs étudiés :
  - **les deux secteurs sont jugés pertinents** (ratio admis, et faisabilité technique définie comme standard) : il s'agit des secteurs :
    - **VSG\_EA04** (1010m de longueur, 3m de hauteur, permettant de protéger efficacement 20 logements PNBf) ;
    - **VSG\_EA05** (980m de longueur, 3m de hauteur, permettant de protéger efficacement 47 logements PNBf) ;

Axe	Commune	Description de l'écran antibruit			Nombre de logements derrière l'écran		Efficacité acoustique			
		Nom écran	Longueur en mL	Hauteur / rail en m	total	PNBf	Nb logements efficacement protégés	Nb logements PNBf efficacement protégés	Nb population efficacement protégés	Nb population PNBf efficacement protégés
Fret, ligne R, RER D, grandes lignes	Villeneuve-Saint-Georges	VSG_EA04	1010	3			173	20		
		VSG_EA05	980	3			137	47		

La carte suivante présente la localisation des secteurs d'écrans antibruit étudiés dont les résultats mettent en évidence une pertinence selon les critères retenus, pour l'axe RER D phase 2, ligne R, grandes lignes et Fret.





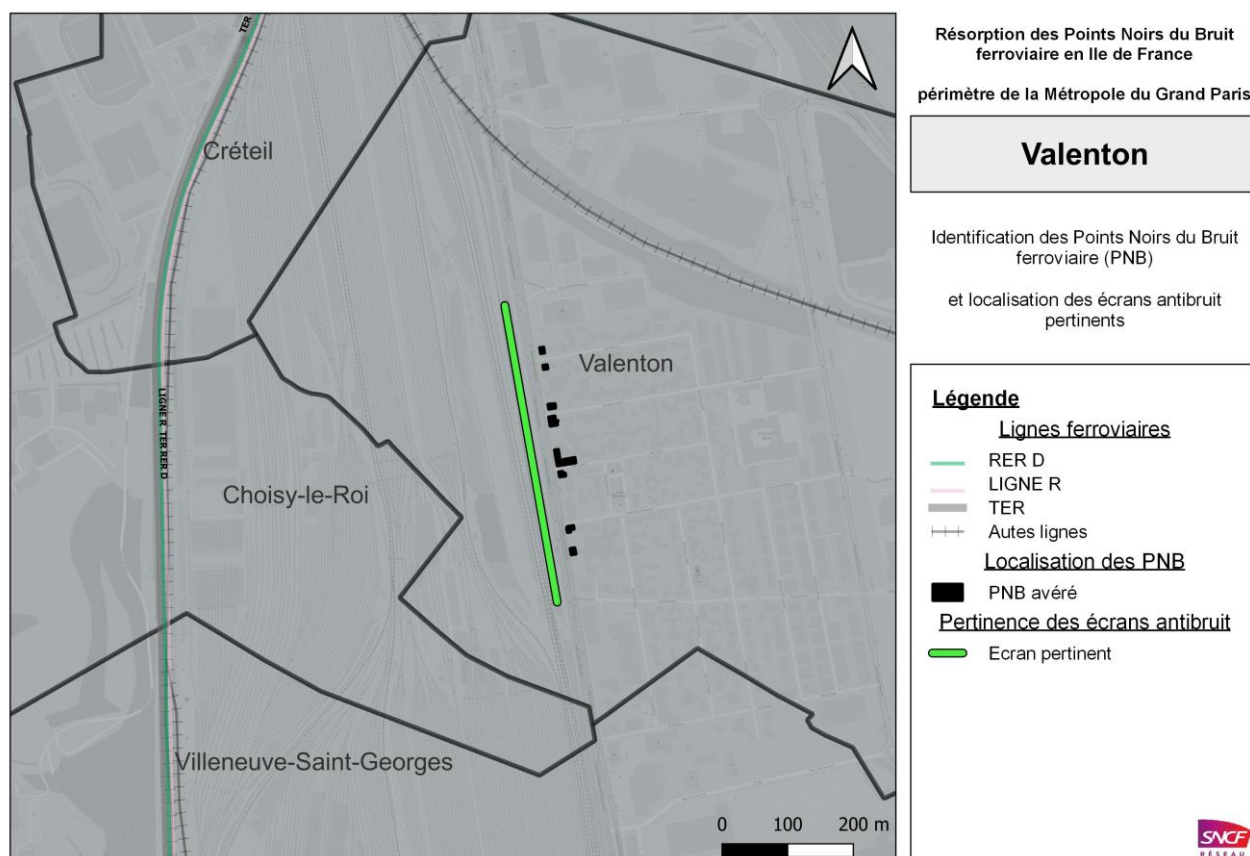
Des études de construction d'écrans antibruit de niveau Avant-Projet (phase AVP) sont à mener sur les secteurs retenus comme pertinents (objet de la présente convention). Sous réserve d'accords entre les partenaires financeurs sur des conventions de financement PRO-REA, les études se poursuivront à un niveau Projet (phase PRO) avant d'être réalisés (phase REA).

Pour rappel, en dehors des secteurs d'études sélectionnés (c'est-à-dire les secteurs non retenus en raison d'une non-pertinence des écrans antibruit après examen de trois critères cités précédemment), des travaux d'isolation acoustique des façades des bâtiments concernés seront proposés (convention de financement spécifique signée en mars 2023 pour étudier et réaliser les isolations acoustiques de façades sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris).

## Détail des secteurs retenus pour réaliser des études AVP de projets d'écrans antibruit sur l'Axe RER D – phase 2, grandes lignes et Fret

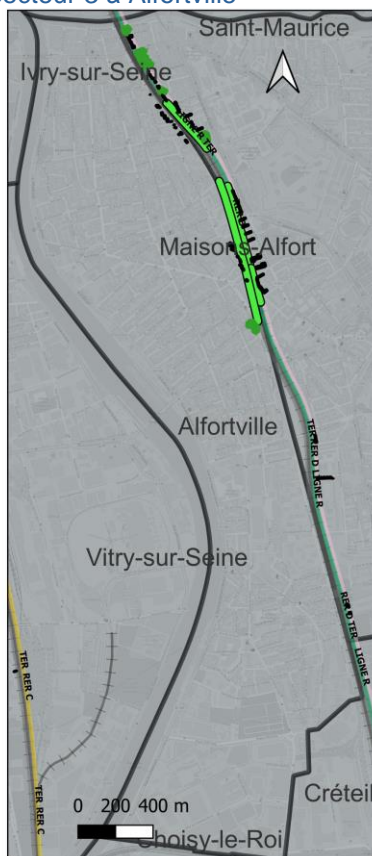
Les cartes suivantes présentent les localisations des secteurs considérés comme pertinents pour étudier des projets d'écrans antibruit en phase AVP sur l'Axe d'étude. Elles sont regroupées par commune.

Secteur 3 à Valenton :





### Secteur 3 à Alfortville



Résorption des Points Noirs du Bruit  
ferroviaire en Ile de France  
périmètre de la Métropole du Grand Paris

#### Alfortville

Identification des Points Noirs du Bruit  
ferroviaire (PNB)  
et localisation des écrans antibruit  
pertinents

#### Légende

##### Lignes ferroviaires

- RER C
- RER D
- LIGNE R
- TER
- ++ Autes lignes

##### Localisation des PNB

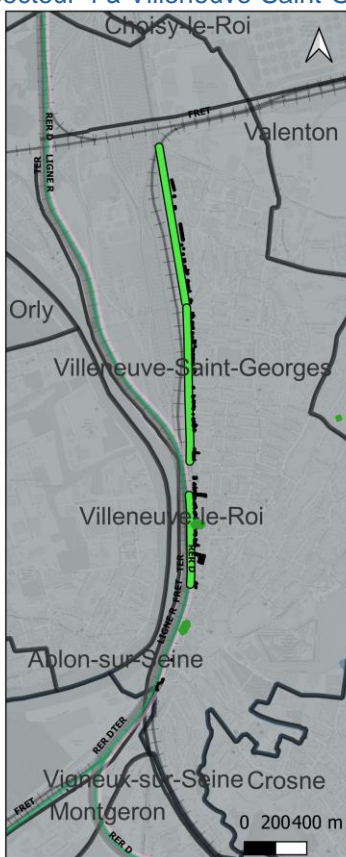
- PNB avéré
- PNB résorbé (bâti récent)

##### Pertinence des écrans antibruit

- Ecran pertinent



### Secteur 4 à Villeneuve-Saint-Georges



Résorption des Points Noirs du Bruit  
ferroviaire en Ile de France  
périmètre de la Métropole du Grand Paris

#### Villeneuve Saint Georges

Identification des Points Noirs du Bruit  
ferroviaire (PNB)  
et localisation des écrans antibruit  
pertinents

#### Légende

##### Lignes ferroviaires

- RER D
- LIGNE R
- TER
- Fret
- ++ Autes lignes

##### Localisation des PNB

- PNB avéré
- PNB résorbé (bâti récent)

##### Pertinence des écrans antibruit

- Ecran pertinent





**ANNEXE 2**  
**Calendrier prévisionnel**

---

	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>Études AVP secteur 3 (Alfortville et Valenton)</b>	100%	
<b>Études AVP secteur 4 (Villeneuve-Saint-Georges)</b>		100%
AMOA (SYSTRA)	50%	50%
MOA (SNCF R)	50%	50%

Le planning prévisionnel présenté ci-dessus correspond à une hypothèse de la répartition annuelle, pour chacune des grandes phases identifiées.

## **Annexe 6 : Convention annuelle SDA 2023**

**2023**



## **Schéma Directeur d'Accessibilité**

**Convention de financement relative à la poursuite des engagements des financeurs prévus par la convention-cadre**

23D25339

## Table des matières

VISAS.....	4
PREAMBULE.....	6
1. Définition .....	6
2. Historique de l'Opération .....	6
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....	7
ARTICLE 2. PERIMETRE DE LA PRESENTE CONVENTION .....	7
ARTICLE 3. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....	7
3.1 Île-de-France Mobilités .....	7
3.2 Le maître d'ouvrage .....	7
3.3 Engagements des Financeurs .....	8
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION .....	8
4.1 Montant de la convention.....	8
4.2 Tableau de synthèse de répartition des coûts pour le maître d'ouvrage .....	8
4.3 Plan de financement .....	8
ARTICLE 5. MODALITES DE PAIEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION .....	9
5.1 Versement des acomptes .....	9
5.2 Versement du solde .....	10
5.3 Paiement .....	11
5.4 Bénéficiaires et domiciliation.....	11
5.5 Comptabilité du maître d'ouvrage.....	12
5.6 Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire de la Région Île-de-France .....	12
5.7 Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire d'Île-de-France Mobilités .....	12
ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTRÔLE.....	13
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS .....	13
ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION.....	13
ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES DU SDA .....	13
ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES .....	13
10.1 Modification de la convention .....	13
10.2 Résiliation de la convention .....	13
10.3 Traitement des litiges .....	14
10.4 Date d'effet de la convention .....	14
10.5 Mesures d'ordre.....	14
ANNEXE 1 .....	16
ANNEXE 2 .....	17
ANNEXE 3 .....	18

Entre,

D'une part,

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° [REDACTED] en date du [REDACTED] ;
- La **Région Île-de-France**, représentée par la Présidente du conseil régional, Madame Valérie PECRESSE, dûment mandaté par délibération n° [REDACTED] de la commission permanente du conseil régional en date du [REDACTED] ;

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

Et d'autre part,

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

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

En troisième lieu,

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

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

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

## **VISAS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France n°CR2017-171 approuvant la convention quinquennale pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau/SNCF Mobilités du réseau de référence du schéma directeur d'accessibilité ;

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

**VU** le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;

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

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

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

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

**VU** la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional d'Ile-de-France n° CP..... du ..... approuvant la convention 2023 relative à l'actualisation du financement prévu par la convention-cadre ;

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

**IL EST ARRETE CE QUI SUIIT :**

## **PREAMBULE**

### **1. Définition**

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

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

### **2. Historique de l'Opération**

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

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

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

Compte tenu du rythme de réalisation du programme, une Convention quinquennale 2017-2021 pour la mise en œuvre de la deuxième tranche des 209 gares SNCF Réseau/SNCF Mobilités du réseau de référence du schéma directeur d'accessibilité a été approuvée par le conseil régional d'Île-de-France (délibération n° CR 2017-171 du 23 Novembre 2017) et par Île-de-France Mobilités (délibération n° 2017/889 du 13 Décembre 2017).

L'article L. 2111-9 5° du Code des transports, modifié par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, confie, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, la gestion unifiée des gares de voyageurs à SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière.

Les Parties reconnaissent qu'en application de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, les droits et obligations de SNCF Mobilités pris au titre des précédentes conventions relatives à la réalisation du schéma directeur d'accessibilité ferroviaire sont transférés, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, à SNCF Gares & Connexions.

La convention-cadre prévoit un financement total de 1 454 M€ aux conditions économiques de janvier 2009. La présente convention est la seconde convention de financement de 100 M € faisant suite à la convention quinquennale couvrant la période 2017 – 2021, et est prise en application de la convention-cadre de 2011 et vise à poursuivre l'engagement des financeurs sur l'année 2023. Elle a pour objet de couvrir dès à présent un montant en euros courants, calculé par la maîtrise d'ouvrage, sur la base des montants en euros constants du protocole-cadre de 2011, et sans risque de surfinancement lors du calcul de l'actualisation réelle en fin d'opération eu égard à l'état d'avancement financier présenté en annexe 3. Le calcul du montant de la présente convention se fait en s'appuyant sur les indices TP01 connus jusqu'à décembre 2022, comme le précise l'Annexe 3.



## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention prise en application de la convention cadre de 2011 a pour objet de poursuivre sur l'année 2023 les engagements des financeurs dans le respect du coût objectif de 1 454 M€ (conditions économiques de janvier 2009) prévu par la convention-cadre de 2011, en s'appuyant sur les indices TP01 connus jusqu'à décembre 2022.

Elle a également pour objet :

- de définir les modalités de financement des études et travaux et d'en préciser les conditions de suivi dans le respect du calendrier général du projet,
- de définir les documents à remettre aux parties.

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

**« Schéma Directeur d'Accessibilité – Convention de financement relative à la poursuite des engagements des financeurs prévus par la convention-cadre pour l'année 2023 »**

Désignée ci-après par « **la présente convention** ».

## **ARTICLE 2. PERIMETRE DE LA PRESENTE CONVENTION**

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

La liste des études et travaux prévus dans le cadre de la présente convention figure en Annexe 1

Le bilan de la convention annuelle 2022 figure en Annexe 2.

## **ARTICLE 3. RÔLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1 Île-de-France Mobilités**

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

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

### **3.2 Le maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage des aménagements du programme SDA à réaliser sur le domaine ferroviaire est SNCF Gares & Connexions.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément à la loi 85-704 du 12 juillet 1985 dite loi MOP. A ce titre, les maîtres d'ouvrage sont notamment responsables, avec la maîtrise d'œuvre qu'ils désignent, de la conception des aménagements et ouvrages qui composent les projets de mise en

accessibilité des gares des niveaux 1 à 4 tels que définis dans les études approuvées par leurs instances décisionnelles.

Sous réserve de la mise à disposition des financements par les Financeurs selon les conditions définies dans la présente convention à l'article 3.3, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le programme SDA tel que défini par le tableau de l'annexe 2.

Dans le cadre de la présente convention, SNCF Gares & Connexions a obtenu de la part de Transilien un mandat de maîtrise d'ouvrage pour réaliser les travaux pour leur compte et un mandat financier pour percevoir les participations financières de leur périmètre.

### **3.3 Engagements des Financeurs**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à participer au financement nécessaire à la poursuite du programme SDA, dans la limite des montants en euros courants HT inscrits dans le plan de financement global indiqué à l'article 4.3.

## **ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION**

### **4.1 Montant de la convention**

Le montant de la présente convention est de **100 M€ courants**.

Les dépenses financées par le maître d'ouvrage sont relatives au programme décrit dans la présente convention et précisées en Annexe 1. Cette estimation prévisionnelle a été effectuée à partir d'études de différents niveaux :

- REA à réaliser : sur la base d'études PRO
- PRO+REA à réaliser : sur la base d'études AVP
- AVP à réaliser : sur la base d'études préliminaires DI
- études préliminaires à lancer (EP) : sur la base des études d'évaluation pour l'élaboration du SDA

Cette répartition est prévisionnelle et donnée à titre indicatif. Sous réserve de justification par les maîtres d'ouvrage aux financeurs, en accord de ceux-ci, le principe de fongibilité est applicable dans la limite du montant alloué par maître d'ouvrage en euros courants.

### **4.2 Tableau de synthèse de répartition des coûts pour le maître d'ouvrage**

Le coût des dépenses du maître d'ouvrage est établi comme suit :

<b>MOA</b>	<b>Coûts euros courants</b>
SNCF Gares & Connexions	100 000 000 €

### **4.3 Plan de financement**

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

<b>M€ courants</b>	<b>ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES</b>	<b>REGION ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>SNCF GARES &amp; CONNEXIONS</b>	<b>Total</b>
<b>MOA SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>50,0</b> (50%)	<b>25,0</b> (25%)	<b>25,0</b> (25%)	<b>100 M€</b>

## **ARTICLE 5. MODALITES DE PAIEMENT DE LA PRESENTE CONVENTION**

### **5.1 Versement des acomptes**

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

A cette fin, le maître d'ouvrage 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 ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les états d'acomptes seront établis en euros courants et en euros constants CE janvier 2009 par application des derniers indices connus.

#### A – Demande de versement des acomptes auprès de la Région :

La demande de versement des acomptes par SNCF Gares & Connexions comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées, au prorata de leur état d'avancement, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

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

#### B – Demande de versement des acomptes auprès d'Île-de-France Mobilités :

Le versement des acomptes intermédiaires se fait au prorata de l'avancement des études et travaux de chaque gare, dans une limite de 95% du montant total de la participation financière d'Île-de-France Mobilités sur la gare correspondante, et sur présentation des pièces justificatives suivantes.

La demande de versement par SNCF Gares & Connexions comprendra :

- L'état détaillé par gare des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage au prorata de leur état d'avancement, avec les montants déjà demandés au titre de la présente convention
- Les attestations d'avancement des études et travaux en gares,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

Île-de-France Mobilités préconise l'utilisation de la plateforme de dématérialisation mise en place par l'Agence pour l'Informatique Financière de l'Etat : CHORUS PRO. Il est préalablement nécessaire de

prendre connaissance de son numéro SIRET, du code service « I D F M », et du numéro d'engagement communiqué par le contact habituel.

### C – Plafonnement des acomptes

Le plafonnement des acomptes est de 80% pour la participation financière de la Région conformément au Règlement budgétaire et financier de la Région et de 95 % pour Île-de-France Mobilités.

## **5.2 Versement du solde**

### A – Versement du solde par la Région

Après achèvement de l'opération, chaque 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 est subordonné à la production des documents, signés par le représentant dûment habilité ou le directeur financier de chaque bénéficiaire, indiqués aux articles 4.4.1 et 9. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, chaque bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants calculés à partir des indices définitifs.

Pour Île-de-France Mobilités, le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le Directeur d'opérations certifié et par le comptable public.

Pour SNCF Gares & Connexions, le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

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

### B - Versement du solde par Île-de-France Mobilités

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, chaque bénéficiaire présente :

- La production de l'avis d'achèvement des travaux, sans réserve, daté, établi par le maître d'ouvrage bénéficiaire de la participation financière allouée,
- La communication de la date de mise en service des travaux de cette gare
- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses acquittées incluant notamment les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- un état détaillé des dépenses acquittées, signés par le représentant légal ou le directeur financier du bénéficiaire.

Chacun de ces documents est signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

Le versement du solde est subordonné à la production de cet état de solde.

Île-de-France Mobilités préconise l'utilisation de la plateforme de dématérialisation mise en place par l'Agence pour l'Informatique Financière de l'Etat : CHORUS PRO. Il est préalablement nécessaire de prendre connaissance de son numéro SIRET, du code service « I D F M », et du numéro d'engagement communiqué par le contact habituel.

Sur la base de ces éléments, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde

sera établi en euros courants et en euros constants CE janvier 2009 calculés à partir des indices définitifs.

### 5.3 Paiement

Le versement des montants de participation financière appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les Financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.1, 5.2 et 5.6 de la présente convention. Dans la mesure du possible, les Financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

Les versements sont effectués par Île-de-France Mobilités au profit du bénéficiaire dans les 45 jours suivant la réception de l'appel de fonds accompagné de ses pièces justificatives.

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

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

### 5.4 Bénéficiaires et domiciliation

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

#### SNCF Gares & Connexions

Code IBAN	Code BIC
FR76 3000 4013 2800 0139 0369 404	BNPAFRPPXXX

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen	Pôle Finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr</a>
Île-de-France Mobilités	39-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction Intermodalités, Services et Marketing	01 47 53 28 21 <a href="mailto:aline.guerrad@iledefrance-mobilites.fr">aline.guerrad@iledefrance-mobilites.fr</a>
SNCF Gares & Connexions	Gares & Connexions Département comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	SNCF Gares & Connexions Département comptabilité et Achats	01 80 50 94 38 <a href="mailto:fouad.hadjaj@sncf.fr">fouad.hadjaj@sncf.fr</a>

### **5.5 Comptabilité du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à la réalisation des études et des travaux du SDA.

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

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'opération pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

### **5.6 Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire de la Région Île-de-France**

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

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

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

### **5.7 Caducité des participations financières au titre du règlement budgétaire d'Île-de-France Mobilités**

#### Délais relatifs à la transmission de la demande de paiement

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose d'un délai de deux (2) ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités une demande de paiement d'un premier acompte. A l'expiration de ce délai, la participation financière d'Île-de-France Mobilités devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux (2) ans par décision du Directeur Général d'Île-de-France Mobilités, si le Bénéficiaire établit auprès d'Île-de-France Mobilités, avant l'expiration du délai de deux (2) ans, que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la participation financière est désengagée et annulée.

#### Délais relatifs à la présentation du solde de l'opération

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire dispose, à compter de la date de demande de premier acompte, du délai prévu par la convention de financement pour présenter le solde de l'Opération. Ce délai est au maximum de dix ans. Ce délai peut être prorogé à titre exceptionnel par décision du directeur général, à charge pour le maître d'ouvrage de justifier que le retard ne lui est pas imputable.

## **ARTICLE 6. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTRÔLE**

Les modalités d'audit et de contrôle prévues à l'article 12.5 de la convention-cadre s'appliquent à la présente convention.

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

Les modalités de gestion des écarts prévues aux articles 7.3.2 et 7.3.3 de la convention-cadre s'appliquent à la présente convention.

## **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION**

Les modalités d'organisation et de suivi prévues par les articles 7 et 8 de la convention-cadre s'appliquent à la présente convention.

## **ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES DU SDA**

Les modalités de propriété, communication et diffusion des études du SDA prévues par les articles 13 et 16 de la convention-cadre s'appliquent à la présente convention.

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GENERALES**

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

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 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 parties.

### ***10.2 Résiliation de la convention***

Les signataires de la présente convention peuvent chacun prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) 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 (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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 co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la transmission de l'état de solde prévu à l'article 5.2 et à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

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

### **10.3    *Traitement des litiges***

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

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

### **10.4    *Date d'effet de la convention***

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

Conformément aux dispositions de l'article 17 du Règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la participation financière par le Conseil Régional d'Île-de-France ou sa Commission Permanente, ou de la date indiquée par ladite délibération, si elle est différente. Ainsi, la présente convention tient compte des dépenses comptabilisées à compter du 1er janvier 2022 pour la région Île-de-France.

La convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 10.2 de la présente convention, soit après paiement du solde de la totalité des participations financières dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités des articles 5.2 et 5.3 de la présente convention.

### **10.5    *Mesures d'ordre***

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

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



Fait en trois exemplaires originaux. Signé par toutes les Parties et notifié le [ ] :

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

**Pour SNCF Gares & Connexions,**

**Marlène DOLVECK**

Directrice Générale SNCF Gares & Connexions

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**

Directeur Général d'Île-de-France Mobilités

## ANNEXE 1

### Liste des travaux et études prévus dans le cadre de la présente convention 2023

#### *Montants à engager sur l'année 2023 :*

Montants des engagements de phases prévus Année 2023		
	Nombre de gares	Montant en M€ courants
AVP		
PRO	4	9
REA	7	62
MOA 1 % de coordination		0,7
<b>TOTAL</b>		<b>71,7</b>

**ANNEXE 2**  
**Bilan de la convention annuelle 2022**

	Montants des engagements de phases prévus Année 2022		Engagements réalisés	
	Nombre de gares	Montant en M€ courants	Nombre de gares	Montant en M€ courants
AVP	0	0	0	0
PRO	12	7,5	11	8
REA	5	45,6	5	55
MOA 1 % de coordination	0	1,3	0	0,6
<b>TOTAL</b>	<b>17</b>	<b>54,4</b>	<b>16</b>	<b>63,6</b>

### ANNEXE 3

#### Calcul de l'actualisation du montant total prévu par la convention-cadre SDA de 2011

La convention-cadre SDA de 2011 prévoyait d'affecter au programme SDA un montant de 1454,0 M€ HT, aux conditions économiques de janvier 2009.

Deux premières tranches de financement de l'opération ont déjà été mises en place ainsi qu'une convention de financement en 2022 :

- Une tranche 1 de 518,0 M€ courants, après avenant.
- Une tranche 2 de 929,2 M€ courants,
- Une convention 2022 de 100 M€ courants

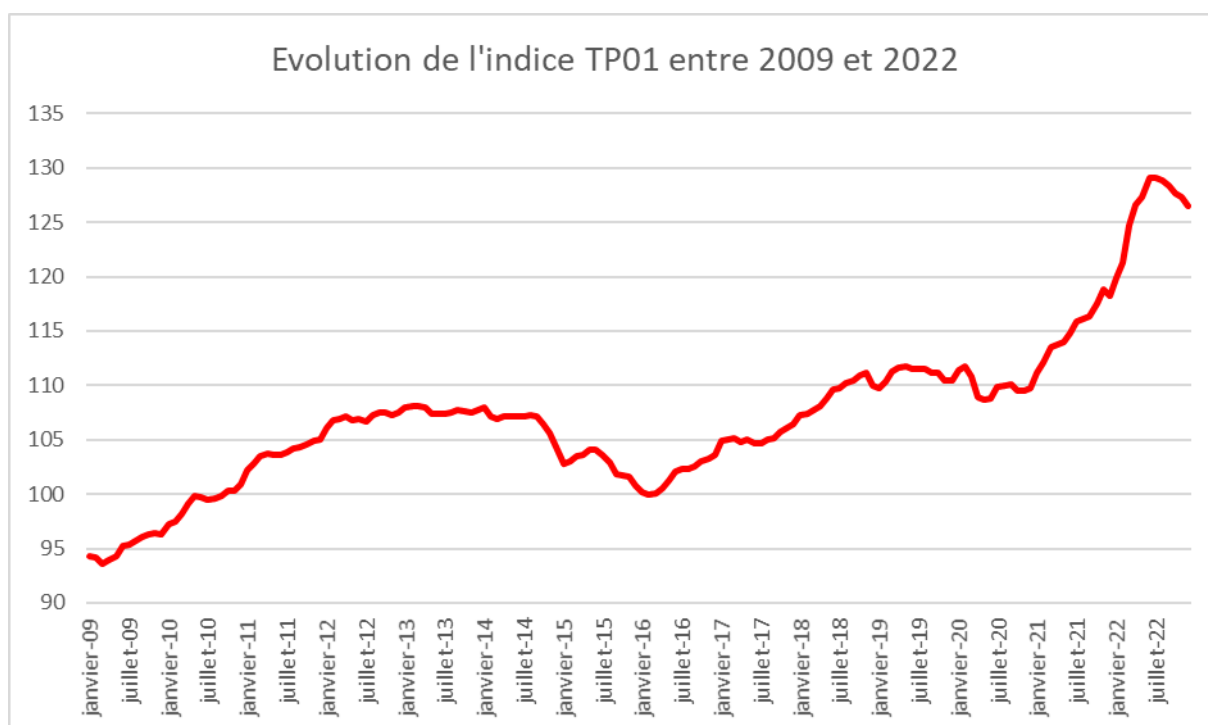
Soit un montant de 147,2 M€ courants déjà mis en place.

Conventions	Montant en M€ (CE 2009)	Montant en M€ (courants)
CFI 1 <sup>ère</sup> tranche 2011 – 2016	448	518
CFI 2 <sup>ème</sup> tranche 2017 - 2021	799 (*)	929,2
Convention 2022	60 (*)	100
Périmètre financé	<b>1 307</b>	<b>1 547,2</b>

(\*) Montant en euros 2009 estimé à date : évolue en fonction des dépenses et des hypothèses d'indices retenus.

L'article 5.3 de la convention-cadre indique que l'indice TP01 est utilisé comme référence pour comparer les euros constants et courants constatés par le maître d'ouvrage au cours de l'opération.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de l'indice TP01 entre janvier 2009 et décembre 2022.



Les montants des conventions en déclinaison ont été désactualisés sur la base des dépenses effectivement engagées telles que présentées aux co-financeurs.

Programme SDA : dépenses à fin 2022 (hors écritures d'inventaire)							
Années	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	SNCF Gares et Connexions	TOTAL Dépenses € courants	TOTAL Dépenses € 2009	Indice TP 01 moyen par année	Indice TP 01 Janvier 2009
Coups partis				67 324 000	62 322 000		
2009		23 289		23 289	23 075	621,6	615,9
2010		13 743		13 743	13 040	649,1	615,9
2011	11 802	7 981		19 782	17 951	678,7	615,9
2012	1 761 934	961 867		2 723 801	2 398 983	699,3	615,9
2013	14 174 193	5 810 617		19 984 810	17 490 288	703,7	615,9
2014	52 196 586	18 814 754		71 011 340	62 684 987	697,7	615,9
2015	81 697 651	24 360 441		106 058 092	97 240 803	671,7	615,9
2016	82 877 565	27 558 463		110 436 028	102 274 181	665,1	615,9
2017	90 877 698	31 619 829		122 497 527	109 733 852	687,5	615,9
2018	106 906 059	37 713 174		144 619 234	125 082 634	712,1	615,9
2019	177 849 901	44 432 153		222 282 054	188 675 831	725,6	615,9
2020			195 044 457	195 044 457	167 239 149	718,3	615,9
2021			218 725 794	218 725 794	178 973 318	752,7	615,9
2022			148 275 342	148 275 342	110 560 270	826,0	615,9
<b>TOTAL</b>	<b>608 353 387</b>	<b>191 316 312</b>	<b>562 045 593</b>	<b>1 429 039 292</b>	<b>1 224 730 362</b>		

NB : Merci de revoir, svp, la structuration du tableau en faisant précéder les 4 colonnes des dépenses en € courants par les 3 colonnes des dépenses en € constants



## **Annexe 7 : T13 Phase 1 - Convention de solde périmètre IDFM**

2023

**Tram T13 (TGO) phase 1  
Saint-Cyr RER  
– Saint-Germain-en-Laye RER**

Convention de solde du périmètre  
IDFM

Convention n°23D25419



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Yvelines**  
Le Département





Convention de financement régissant les rapports entre  
l'État, la région Île-de-France, le Conseil départemental des Yvelines,  
Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions et la RATP  
relative à la réalisation de l'Opération  
**Tram 13 phase 1**

**« Convention de solde du périmètre IDFM »**

## TABLE DES MATIERES

DEFINITIONS.....	7
PREAMBULE .....	8
ARTICLE 1. DEFINITION DE L'OPERATION.....	10
ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION.....	10
2.1 Description des besoins complémentaires concernés par la présente convention .....	10
2.2 Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux .....	10
ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES.....	10
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité.....	10
3.2 La maîtrise d'ouvrage.....	10
3.2.1 Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage.....	10
3.2.2 Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage.....	11
3.2.3 Engagements des maîtres d'ouvrage.....	11
3.3 Les financeurs.....	12
3.3.1 Identification.....	12
3.3.2 Engagements.....	12
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....	12
4.1 Estimation du coût de la présente convention .....	12
4.2 Plan de financement .....	12
4.3 Modalités de paiement.....	12
4.3.1 Versement d'acomptes .....	12
4.3.2 Versement du solde .....	13
4.3.3 Paiement .....	14
4.3.4 Bénéficiaires et domiciliation.....	14
4.4 Caducité des subventions.....	15
4.4.1 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	15
4.4.2 Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement .....	16
4.4.3 Caducité des subventions du Département des Yvelines.....	16
4.5 Comptabilité du bénéficiaire .....	16
ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE .....	16
5.1 Par les financeurs.....	16
5.2 Par Île-de-France Mobilités .....	17
5.3 Intervention d'experts.....	17
ARTICLE 6. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION .....	17
6.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).....	17
6.2 Comité des financeurs de l'Opération .....	18
6.3 Information hors CSCF et comité des financeurs.....	18
6.4 Communication institutionnelle .....	19
ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES.....	19
7.1 Modification de la convention .....	19

7.2 Résiliation de la convention .....	19
7.3 Règlement des litiges.....	20
7.4 Date d'effet et durée de la convention .....	20
7.5 Mesures d'ordre.....	20
 ANNEXES .....	 34
Annexe 1 : Organigramme détaillé	
Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds	

Entre,

**En premier lieu,**

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

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

**En deuxième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, Établissement Public à caractère Administratif, numéro de SIRET 287 500 078 00020, dont le siège est situé à Paris 9e, 39 bis / 41 rue de Châteaudun, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du \_\_\_\_\_
- la **RATP**, Régie Autonome des Transports parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12ème, 54 quai de la Rapée, représentée par son Président, dûment habilitée à signer la présente convention,
- **SNCF Réseau**, « Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finances Achats, dûment habilitée à cet effet, »
- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme au capital de 157.789.960 euros, immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est à Saint-Denis (92300), 4 rue André Campra 93200 Saint-Denis- représentée pour sa branche Transilien par Madame Sylvie CHARLES, Directrice Transilien
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 157 789 960 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par son Directeur des Gares d'Île-de-France Pierre LABARTHE,

Ci-après désignés par « **les maîtres d'ouvrage** », « **les bénéficiaires** ».

**En dernier lieu,**

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

Ci-après désigné « **Île de France Mobilités** », « **le Syndicat des Transports d'Île-de-France** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** »,

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 l'expropriation,

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

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

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

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

**Vu** le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Voyageurs ;

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

**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° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération du 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 n° 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

**Vu** la délibération du 20 décembre 2013 du Conseil général des Yvelines relative aux conditions de versements des subventions ;

**Vu** la délibération n° CP 11-419 du 19 mai 2011 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement de la réalisation des études de schéma de principe et du dossier d'enquête publique ;

**Vu** la délibération n° CP 13-419 du 30 mai 2013 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement de l'élaboration du dossier d'avant-projet ;

**Vu** la délibération n° CP 13-704 du 29 novembre 2013 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement des premières acquisitions foncières ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°2014034-0010 du 3 février 2014 déclarant d'utilité publique (DUP) le projet de la Tangentielle Ouest phase 1 ;

**Vu** la décision du Conseil d'administration de SNCF Réseau en date 18 juin 2015 approuvant l'Avant-Projet ;

**Vu** l'Avant-projet approuvé par décision du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015/270 en date du 8 juillet 2015 ;

**Vu** la délibération n° CP 15-527 du 09 juillet 2015 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement des études projet (PRO) et à la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT) ;

**Vu** la délibération n° CP 16-325 du 12 juillet 2016 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement des travaux préparatoires ;

**Vu** la délibération n° CP 16-487 du 12 octobre 2016 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement REA 1 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue le 29 mai 2018 entre Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et la RATP ;

**Vu** la délibération n° CP 18-165 du 30 mai 2018 de la commission permanente du conseil régional relative à la convention de financement REA 2 du T13 express phase 1 ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n°78-2019-01-21-004 du 21 janvier 2019 prorogeant la déclaration d'utilité publique (DUP) le projet du Tram 13 Express phase 1 ;

**Vu** la délibération du conseil départemental des Yvelines n° 2018-CD-6457 du 22 juin 2018 relative à la convention de financement REA 2 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2018/293 du 11 juillet 2018 relative à la convention de financement REA 2 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la délibération n° CP 2019-477 du 20 novembre 2019 de la commission permanente du conseil régional relative à la convention de financement REA 3 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la délibération du conseil départemental des Yvelines du 19 juin 2020 relative aux conventions de financement REA 3 et REA 4 du T13 phase 1 ;

**Vu** les délibérations du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2019/512 et 2019/513 du 12 décembre 2019 relatives aux conventions de financement REA 3 et REA 4 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la délibération n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 de la commission permanente du conseil régional relative à la convention de financement REA 5 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/507 du 8 octobre 2020 relative à la convention de financement REA 5 du T13 express phase 1 ;

**Vu** la délibération n° CP 2021-002 du 21 janvier 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la première convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires- phase travaux ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2021/211 du 11 février 2021 approuvant première convention de financement relative aux besoins complémentaires de l'opération Tangentielle Ouest (TGO/Tram 13 express) phase 1 en phase de réalisation ;

**Vu** la délibération n° CP 2021-371 du 19 novembre 2021 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la deuxième convention des besoins complémentaires de la phase travaux T13 phase 1 ;

**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 du 29 mars 2023 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention T13 phase 1 - solde des périmètres SNCF et RATP ;

**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 du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 20230420-089 du 20 avril 2023 approuvant la convention T13 phase 1 - solde des périmètres SNCF et RATP ;

**Vu** la délibération n° CP 2023-304 du 21 septembre 2023 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du Conseil départemental n° ..... du ..... approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° ..... du ..... approuvant la présente convention ;

## DEFINITIONS

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service du prolongement de la ligne Tram T 13 entre Lisière Pereire et Achères-Ville RER, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Etudes », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 1.

« **Résultats des Etudes** » : désigne les études Projet (PRO) réalisées par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de la présente convention de financement.

## PREAMBULE

### Contexte de l'opération et de la présente convention

Le projet de Tram T13 consiste, en phase 1, à relier Saint-Germain-en-Laye RER au nord, et Saint-Cyr RER au sud (T13 phase 1). Le phase 1 du T13 a été mise en service en juillet 2022.

Les études d'avant-projet (AVP) ont été approuvées par le conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 juillet 2015. A l'issue de la phase AVP, les maîtres d'ouvrage de la phase 1 du Tram T13 ont acté un coût d'objectif de 306,7 M€ aux conditions économiques de janvier 2011.

L'Etat, le Conseil départemental des Yvelines et le conseil régional d'Île-de-France ont déjà soldé leurs participations sur la base du coût d'objectif de l'Opération tel que défini à l'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, ce uniquement dans son estimation en euros courants réalisée au démarrage de la phase de réalisation.

Cependant, les maîtres d'ouvrage ont communiqué en Comité de Suivi des Conventions de Financement (CSCF) depuis 2019 des prévisions de dépenses supplémentaires au-delà du coût d'objectif défini à l'Avant-Projet.

Ces dépenses complémentaires ont fait l'objet d'expertises réalisées sous l'égide de l'autorité organisatrice, conformément aux dispositions prévues à l'article 10 des cinq conventions REA sur la définition et la gestion des écarts.

Les conclusions de l'expertise et de la négociation qui s'en est suivie ont mis en évidence un dépassement du coût d'objectif du projet sur le périmètre d'IDFM. Les montants sont repris dans les tableaux suivants :

Coûts (en M€ CE 2011)	IDFM
Référence AVP coût technique	80,8
Evolution des coûts	27,1
Estimation À Terminaison	107,9

Coûts (en M€ courants)	IDFM
Référence AVP coût technique	87,6
Evolution des coûts	29,4
Estimation À Terminaison	117

La présente convention vise à mettre en place les derniers financements nécessaires pour terminer les travaux restants suite à la mise en service et à clore les financements du périmètre du maître d'ouvrage IDFM en application des articles sur la gestion des écarts inscrits dans les conventions de financement relatives aux travaux. Elle identifie à ce titre une participation d'IDFM, en cohérence avec le contenu de l'expertise indépendante pilotée par l'autorité organisatrice des mobilités (IDFM) conformément à l'article 10 Définition et gestion des écarts des conventions de réalisation du projet.

Une première convention de convention de solde a été mise en place et votée par délibération CP n°2023-074 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France du 29 mars 2023 pour traiter le solde des périmètres SNCF et RATP.

### **Rappel des conventions de financements antérieures**

Les conventions de financement déjà votées dans le cadre de l'Opération Tram T13 – phase 1 sont les suivantes :

- convention relative à la réalisation des études de schéma de principe et du dossier d'enquête publique, pour un montant de 1 586 000 € HT courants, approuvée par délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 11-419 du 19 mai 2011. La convention est financée au titre du CPER 2007-2013, le montant n'est pas compris dans le cout d'objectif global ;
- convention relative à l'élaboration du dossier d'avant-projet, pour un montant de 12 198 000 € HT courants, approuvée par délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-419 du 30 mai 2013. La convention est financée au titre du CPER 2007-2013 et du CPRD Région – Département des Yvelines ;
- convention relative aux premières acquisitions foncières, d'un montant de 2 873 700 € HT courants, approuvée par délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 13-704 du 17 octobre 2013. La convention est financée au titre du CPER 2007-2013 et du CPRD Région – Département des Yvelines ;
- convention relative aux études projet (PRO) et à la mission d'assistance aux contrats de travaux (ACT), d'un montant de 21 646 553 € HT courants, approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 15-527 du 9 juillet 2015. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- convention relative aux travaux préparatoires, d'un montant de 20 004 208 € HT courants, approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 16-325 du 12 juillet 2016. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- première convention relative aux travaux, d'un montant de 139 000 000 € HT courants, approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 16-487 du 12 octobre 2016. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- deuxième convention relative aux travaux, d'un montant de 86 500 000 € HT courants, approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 18-165 du 30 mai 2018. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- troisième convention relative aux travaux, d'un montant de 37 000 000 € HT courants, approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2019-477 du 20 novembre 2019. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- quatrième convention relative aux travaux, d'un montant de 3 208 576 € HT courants, approuvée par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, le 12 décembre 2019. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020.
- cinquième convention relative aux travaux, d'un montant de 7 486 677 € HT courants, approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- première convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires - phase travaux, d'un montant de 39 400 000 € approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2021-002 du 21 janvier 2021. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- deuxième convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires - phase travaux, d'un montant de 17 680 000 € approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2021-371 du 19 novembre 2021. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 ;
- convention de solde des périmètres SNCF et RATP d'un montant de 20 176 000 € approuvée par délibération en commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP n°2023-074 du 29 mars 2023. La convention est financée au titre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER mobilités » ;



Il est convenu ce qui suit :

## **ARTICLE 1. DEFINITION DE L'OPERATION**

Le Tram T13 – phase 1 consiste en la création d'une liaison directe entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain-en-Laye RER, via les communes de Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles, Bailly, Noisy-le-Roi, l'Etang-la-Ville, Mareil-Marly et Saint-Germain-en-Laye.

## **ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION**

La convention a pour objet :

- de mettre en place les derniers financements nécessaires pour terminer les travaux du périmètre du maître d'ouvrage IDFM. Les financements sur les périmètres de SNCF et de la RATP sont considérés comme soldés ;
- de définir les conditions et modalités de financement de besoins complémentaires par rapport au programme et au coût d'objectif définis dans l'Avant-Projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités le 8 juillet 2015 ;
- de préciser les documents à remettre aux signataires de la convention.

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

**« Tram T13 phase 1 – Convention de solde du périmètre IDFM ».**

### ***2.1 Description des besoins complémentaires concernés par la présente convention***

Les surcoûts de l'Opération T13 Phase 1 ont fait l'objet d'une expertise sous l'égide de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

L'expertise et les arbitrages des financeurs sont suivis dans le cadre des instances du projet selon les modalités de l'article 10 des conventions REA, reprises en partie dans l'article 6 de la présente convention.

La présente convention consiste à couvrir le solde des dépassements de coûts, par rapport au coût d'objectif de l'Opération.

### ***2.2 Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux***

La phase 1 du T13 a été mise en service en juillet 2022. Des travaux de finition restent à finaliser sur certains tronçons.

## **ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES**

### ***3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité***

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

A cet effet, elle suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des Projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit 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 amenée à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

### ***3.2 La maîtrise d'ouvrage***

#### **3.2.1 Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs et la RATP sont désignés maîtres d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1 de la présente convention. La

responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique, mis à part pour ce qui concerne SNCF Voyageurs.

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN). De plus, certains travaux en interface avec le RFN au niveau de la RD7 et de la RD10 sont aussi sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs.

SNCF Voyageurs est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transports ferroviaires de voyageurs.

Île-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage des éléments d'infrastructures hors réseau ferré national, hors couloir de correspondance T13 / RER A et SMR de Versailles-Matelots.

La RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments d'infrastructures nécessaires à l'interconnexion entre le Tram T13 et le RER A à Saint-Germain RER.

Les conditions d'organisation entre maîtres d'ouvrage des études, des interfaces et des travaux font l'objet d'une convention d'organisation de la maîtrise d'ouvrage conclue entre Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Mobilités (devenu les SA SNCF Gares et Connexions et SNCF Voyageurs) et la RATP.

L'Etat, la Région et le Département des Yvelines ont été tenus informés par transmission de la convention.

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

Île-de-France Mobilités est désigné maître d'ouvrage coordinateur de l'Opération.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

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

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

- de rassembler les informations obtenues auprès des maîtres d'ouvrage de l'Opération,
- de formaliser et de susciter les échanges réguliers entre les maîtres d'ouvrage pour résoudre les problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et/ou les présenter lors des comités et des commissions prévues à cet effet (cf. article 7 de la présente convention).

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

Chaque maître d'ouvrage s'engage à apporter, a minima mensuellement, les éléments d'information qui le concernent au maître d'ouvrage coordinateur afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

### **3.2.3 Engagements des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur le respect des coûts du périmètre conventionnel.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique, mis à part pour ce qui concerne SNCF Voyageurs.

### 3.3 Les financeurs

#### 3.3.1 Identification

Le financement du solde des besoins complémentaires de la phase travaux pour le périmètre IDFM, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relais CPER Mobilités, est assuré par :

- l'Etat ;
- la région Île-de-France ;
- le département des Yvelines ;
- IDFM.

#### 3.3.2 Engagements

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs, Etat, Région, Département des Yvelines, IDFM à mettre en place les crédits nécessaires au financement de **7 063 000 € HT courants**.

## ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 4.1 Estimation du coût de la présente convention

Le coût est établi à **7 063 000 € HT en euros courants**.

### 4.2 Plan de financement

Le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini en euros courants, comme suit :

MOA	État	Région	CD78	IDFM	TOTAL
Île-de-France Mobilités	1 090 530,00	2 544 570,00	1 557 900,00	1 870 000,00	7 063 000,00
clé	15,44%	36,03%	22,06%	26,48%	100%
SNCF Réseau	—				
SNCF Voyageurs	—				
SNCF G&Co	—				
RATP	—				
TOTAL	1 090 530,00	2 544 570,00	1 557 900,00	1 870 000,00	7 063 000,00

### 4.3 Modalités de paiement

#### 4.3.1 Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage. Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 2.

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 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 comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la Région et du Département des Yvelines :

La demande de versement par **IDFM** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date de comptabilisation et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.2 ;

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire concerné ;

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

**b – pour l'Etat :**

La demande de versement des acomptes formulée par **IDFM** comprendra :

- un courrier de demande de versement de l'acompte avec la référence claire de la subvention (noms de l'Opération et de la présente convention), daté et signé par le directeur financier ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement du projet par postes de dépense, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage. Ce tableau justificatif sera exprimé en euros courants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.2. de la convention ;

**c– Plafonnement des acomptes**

Pour **la Région**, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au CPER 2015-2020, la Région applique l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la totalité des participations régionales.

Le montant cumulé des acomptes en faveur d>IDFM pouvant être versés par l'Etat est plafonné à 90 % du montant de la subvention. en application du décret n°2018-514 pour les subventions attribuées par l'État pour des projets d'investissement.

Les Parties conviennent que le cumul des appels de fonds en faveur d>IDFM pourra atteindre 95% des subventions de l'Etat au titre de la présente convention.

### **4.3.2 Versement du solde**

#### **a) Demande de versement du solde auprès de la Région et du Département des Yvelines**

Après achèvement de la phase de réalisation couverte par la présente convention, chaque 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 calcul et la justification de l'état du solde, à savoir la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan de la dernière convention de réalisation du projet et les versements effectués par les financeurs (l'ensemble des dépenses de chacun des maîtres d'ouvrage fera l'objet d'une actualisation au réel afin de permettre la vérification du respect du coût d'objectif du projet, établi en euros constants),
- les modalités de bilan financier, d'audit et de clôture de la réalisation du projet ;
- les modalités de réalisation du bilan LOTI du projet.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents, indiqués à l'article 4.3.1, signés par le représentant dûment habilité ou le directeur financier du bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour

règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

Pour le Département des Yvelines, le maître d'ouvrage présentera également un certificat d'achèvement des travaux.

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

#### **b) Demande de versement du solde auprès de l'État :**

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, IDFM adressera dans un délai de douze mois à compter de l'expiration de la convention conformément à l'article 7.4 de la présente convention.

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

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

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

Les parties conviennent que IDFM adressera un décompte final des dépenses réellement effectuées. En l'absence de réception de ce document par l'autorité compétente aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

#### **4.3.3 Paiement**

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des stipulations de l'article 4 de la présente 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 4.3.1, 4.3.2 et 4.4.

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 2.

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

#### **4.3.4 Bénéficiaires et domiciliation**

- Les paiements sont effectués par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture à **Île-de-France Mobilités**, dont le RIB est le suivant :

Code banque		Code guichet		N° de compte			Clé
10071		75000		00001005079			72
Code IBAN							Code BIC
FR76	1007	1750	0000	0010	0507	972	TRPUERP1

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 <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pole finance Direction de la Comptabilité	Pole Finance – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département des Yvelines	DMO/SDPTM 2 place André Mignot 78012 VERSAILLES	Sous-Direction Politique des Transports et des Mobilités	Lattarico Lorenzo 01 39 07 84 32 <a href="mailto:llattarico@yvelines.fr">llattarico@yvelines.fr</a>
Île-de-France Mobilités	39bis-41 rue de Châteaudun 75009 PARIS	Direction des infrastructures	Département Projets de Surface Zone 1 01.53.59.14.14 <a href="mailto:Sira.sissoko@iledefrance-mobilites.fr">Sira.sissoko@iledefrance-mobilites.fr</a>

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'Etat : 11000201100044 ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
  - Le Département des Yvelines : 227 806 460 00019
- Le code service ;
  - L'Etat : EALCPCM075;
  - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

## 4.4 Caducité des subventions

### 4.4.1 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 ou acompte), 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 du Président. 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 quatre (4) années pour présenter le solde de l'opération. A 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.

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

Cet article ne s'applique pas à IDFM depuis l'entrée en vigueur du décret 2022-976 en date du 01 juillet 2022

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

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

#### **4.4.3 Caducité des subventions du Département des Yvelines**

Si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration départementale une demande de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision du Président, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'Opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision du Président. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Lorsque l'Opération a donné lieu à 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.

### **4.5 Comptabilité du bénéficiaire**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses relatives au « Tram T13 phase 1 – convention de solde du périmètre IDFM », objet de la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage conserve l'ensemble des pièces justificatives de l'Opération pendant dix ans à compter de l'émission des dites pièces.

## **ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE**

Les financeurs se réservent le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 7.4, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

### **5.1 Par les financeurs**

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

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.



La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article L. 1611- 4 du CGCT et aux recommandations de la Cour des Comptes. Ces audits éclairent les Parties sur les modalités de clôture de l'Opération.

## **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.

Pour répondre à ce suivi, le maître d'ouvrage fournit et actualise la fiche de programmation financière présentée à l'occasion de chacun des comités de suivi de la convention de financement tels que décrits ci-dessous à l'article 6.

## **5.3 Intervention d'experts**

Sur proposition de l'autorité organisatrice ou à la demande de l'un des financeurs après information préalable des autres financeurs et de l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'autorité organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, 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. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION**

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

## **6.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

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

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

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

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 devront être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

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

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

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



- 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 comparatif entre le coût prévisionnel de l'Opération détaillé par postes CERTU ou équivalent tel qu'indiqué à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par poste CERTU ou équivalent tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser ;
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- un prévisionnel des appels de fond réactualisé,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant le même Projet, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses, de ses engagements et des appels de fond. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de 01/2011 pour toute la période de réalisation.

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

### 3/ La communication autour du projet :

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

## **6.2 Comité des financeurs de l'Opération**

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 éléments étant envoyés au moins quinze jours au préalable.

Chaque maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des financeurs de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs. A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par les maîtres d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement du projet dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 6.1. Chaque maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 de la présente convention seront mises en œuvre.

## **6.3 Information hors CSCF et comité des financeurs**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement du projet devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à tenir informés les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond 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.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter Île-de-France Mobilités et les financeurs 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 du projet.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins une semaine avant la réunion.

#### **6.4 Communication institutionnelle**

Le comité technique de communication (CTC) réunit les maîtres d'ouvrage et les financeurs.

Il est coordonné par le maître d'ouvrage coordonnateur. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit l'ensemble des maîtres d'ouvrage et des financeurs du projet ainsi que les prestataires de communication de l'Opération (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le maître d'ouvrage coordonnateur puis approuvé par les autres maîtres d'ouvrage.

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

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

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région, Département des Yvelines ;
- la surface allouée à chaque partenaire sera identique.

### **ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES**

#### **7.1 Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.3.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres parties.

#### **7.2 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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 maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au(x) titulaire(s) du(des) marché(s) passé(s) pour la réalisation des travaux objet de la présente convention.

### **7.3 Règlement des litiges**

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

Elles se réunissent dans un délai de quatre (4) 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 six (6) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les Parties sont de la compétence du Tribunal Administratif compétent.

### **7.4 Date d'effet et durée de la convention**

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

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

Sans préjudice de la durée de conservation des pièces indiquées aux articles 4.5 et 5, la convention expire :

- soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 7.2,
- soit après le solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.3.2,
- soit en cas d'application des modalités prévues à l'article 4.4.

### **7.5 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 8 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour l'Etat,

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

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la région Île-de-France,

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour le Département des Yvelines,

**Pierre BÉDIER**

Président du Conseil départemental des Yvelines

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Réseau,

**Anne BOSCHE-LENOIR**  
Directrice Générale Adjointe Finances et Achats



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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Voyageurs,

**Sylvie CHARLES**  
Directrice Transilien SNCF

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Pierre Labarthe**  
Directeur des Gares d'Ile de France

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

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le

Pour la RATP,

**Jean CASTEX**  
Président Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Organigramme détaillé

Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds de la présente convention

## **ANNEXE 1**

### **Organigramme détaillé**

---

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

#### **MAITRISE D'OUVRAGE Île-de-France Mobilités**

Maître d'ouvrage :

M. Arnaud CROLAIS

Directeur des Infrastructures

#### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**

Maître d'ouvrage :

M. Emmanuel GROSSIN

Directeur Agence Tram-Train

#### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF VOYAGEURS**

Maître d'ouvrage :

M. Emmanuel GROSSIN

Directeur Agence Tram-Train

#### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS**

Maître d'ouvrage :

M. Denis DUMORTIER

SNCF Gares & Connexions – Direction des Gares d'Île-de-France

#### **MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Maître d'ouvrage :

Mme Olympe GAPIHAN

Département Maîtrise d'Ouvrage des Projets – Unité Espaces et Sécurité

## ANNEXE 2

### Echéancier prévisionnel des appels de fonds de la convention de solde du périmètre IDFM

---

#### ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS IDFM

€ HT courants	2024	2025	Total
Etat	163 579,50	926 950,50	1 090 530,00
Région Ile-de-France	381 685,50	2 162 884,50	2 544 570,00
CD78	233 685,00	1 324 215,00	1 557 900,00
Total	778 950,00	4 414 050,00	5 193 000,00