

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

**DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN**

## Sommaire

<u>EXPOSÉ DES MOTIFS</u> .....	3
<u>PROJET DE DÉLIBÉRATION</u> .....	7
<u>ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</u> .....	16
<u>Annexe 1 – fiches projet</u> .....	17
<u>Annexe 2 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement REA 7 partielle</u> .....	61
<u>Annexe 3 - Construction de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny – convention études complémentaires</u> .....	102
<u>Annexe 4 - Ligne Paris-Troyes – Electrification Phase 2 – Convention travaux tranche 1</u> .....	138
<u>Annexe 5 - Nœud Ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – convention AVP</u> .....	214
<u>Annexe 6 - NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°4</u> .....	238
<u>Annexe 7 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Expérimentation écrans anti-bruit bas – Etudes APO</u> .....	261
<u>Annexe 8 - Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton – Convention de solde</u> .....	291
<u>Annexe 9 - Métro ligne 11 – Prolongement à Rosny Bois-Perrier – Besoin de financement complémentaire n°2</u> .....	307
<u>Annexe 10 - POCL –Tierce-expertise relative au projet de ligne à grande vitesse "Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon" (POCL) – Avenant n°1</u> .....	339
<u>Annexe 11 - Travaux d'adaptation des infrastructures en gare de Bréval – REA 1</u> .....	351
<u>Annexe 12 - RER B – Création d'un nouveau franchissement en gare du Bourget – Convention études de projet et premiers travaux</u> .....	384
<u>Annexe 13 - Ligne Transilien R et TET Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention travaux n° 1</u> .....	411
<u>Annexe 14 - Pôle de La Défense – Désaturation de la station du tramway T2 – Convention études Projet et travaux</u> .....	458

## 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 opérations suivantes :

### **1. Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement REA 7 partielle**

Cette convention prévoit une participation de 70 000 000 €. Elle porte sur la poursuite des travaux de réalisation du prolongement du RER E à l'ouest (EOLE). Elle s'inscrit dans le cadre du protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet, voté par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016.

### **2. Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - REA 3 Réaffectation SNCF Voyageurs**

Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 relatif à la réforme ferroviaire a procédé à la création de SNCF Gares et Connexions. La création de ce maître d'ouvrage a conduit la Région à répartir les engagements préalablement attribués à SNCF Mobilités entre SNCF Voyageurs d'une part et SNCF Gares et Connexions d'autre part. Il est proposé de réaffecter un montant de 814 366,49 € au bénéfice de SNCF Voyageurs afin de rétablir le montant initial de l'affectation qui lui a été accordée et de solder sa participation à cette convention.

### **3. Construction de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny – convention études complémentaires**

Cette convention a pour objet la réalisation des études de projet (PRO) complémentaires dans le cadre de la construction de la future gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny, en interconnexion avec la future ligne 15 Sud du Métro Grand Paris Express. Cette convention prévoit une participation régionale de 676 591,45 €.

### **4. Ligne Paris-Troyes – Electrification Phase 2 – Convention travaux tranche 1**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 20 480 602,19 €. Elle permet de financer la réalisation des travaux de la tranche 1 de la phase 2 de l'électrification de la ligne Paris-Troyes. Cette phase 2 concerne les territoires situés en Région Grand Est.

### **5. Nœud Ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – convention AVP**

La présente convention prévoit une participation de la Région à hauteur de 7 500 000 €. Elle a pour objectif de compléter les premières études d'Avant-projet financées par délibération n° CP 16-488 du 12 octobre 2016, et d'y associer les études environnementales, les procédures administratives et d'initier les études de niveau APO.

### **6. NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°4**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 31 609 400 €. Elle s'inscrit dans le cadre du protocole de financement 2023 voté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023. Elle a pour objectif de financer la poursuite des études projet et travaux du projet Nexo.

## **7. Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Expérimentation écrans anti-bruit bas – Etudes APO**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 100 750 €. Elle permet de financer, dans le cadre de la politique de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, la réalisation des études d'avant-projet et de projet (APO) préalables à la réalisation d'un projet expérimental portant sur l'installation d'écrans anti-bruit de basse hauteur.

## **8. Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton – Convention de solde**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 1 760 000 €. Elle permet de formaliser l'accord de la région Île-de-France pour le financement du solde de l'opération Massy-Valenton Est délibérée à la Commission permanente n° CP 03-901 du 11 décembre 2003.

## **9. Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton - Réaffectation**

A titre exceptionnel, il est proposé de réaffecter un montant de 4 500 000 € au bénéfice de SNCF Réseau pour finaliser les travaux de l'opération Massy-Valenton Est. Cette réaffectation est nécessaire à cause de la caducité de l'engagement initial voté par délibération n° CP 12-443 du 12 juillet 2012, constatée le 3 octobre 2016.

## **10. Métro ligne 11 – Prolongement à Rosny Bois-Perrier – Besoin de financement complémentaire n°2**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 12 332 129,19 €. Elle permet la poursuite du prolongement de la ligne 11 jusqu'au futur terminus de Rosny-Bois-Perrier (RER E), conformément au protocole cadre de financement voté par délibération n° CR 83-15 du 24 septembre 2015.

## **11. POCL –Tierce-expertise relative au projet de ligne à grande vitesse "Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon" (POCL) – Avenant n°1**

Le projet d'avenant, sans incidence financière pour la région Île-de-France, a pour objet de prolonger les délais de la convention initiale approuvée par délibération n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 pour une période de 12 mois afin de finaliser la phase 2 de la tierce-expertise.

## **12. Travaux d'adaptation des infrastructures en gare de Bréval – REA 1**

Cette convention prévoit une participation de 2 811 433,80 €. Elle porte sur les travaux d'adaptation des infrastructures en gare de Bréval en vue de l'arrivée des rames REGIO2N normandes qui desservent cette gare francilienne.

## **13. RER B – Création d'un nouveau franchissement en gare du Bourget – Convention études de projet et premiers travaux**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 1 400 000 €. Elle a pour objet la réalisation des études de projet (PRO) et les premiers travaux relatifs à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget. Ces études s'intègrent dans la démarche de pôle lancée sur la gare du Bourget.

## **14. Ligne Transilien R et TET Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention**



**travaux n° 1**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 13 738 688 €. Elle permet de financer la première tranche des travaux de renforcement des capacités électriques (IFTE) de la ligne R dans le cadre de la refonte de l'offre à l'horizon 2026.

**15. Pôle de La Défense – Désaturation de la station du tramway T2 – Convention études Projet et travaux**

Cette convention prévoit une participation de la Région de 6 940 182 €. Elle a pour objet la réalisation des études de projet (PRO) et les travaux relatifs à la désaturation des quais du tramway T2 de la station La Défense. Ces études et travaux s'intègrent dans la démarche de pôle lancée sur le pôle transport de La Défense.

**16. CEREMA – Etudes diverses mobilités**

Par délibération n° CP 2022-408 du 10 novembre 2022 la Région a adhéré au CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

Cette adhésion permet notamment à la Région de disposer d'un accès privilégié et prioritaire à l'expertise du CEREMA puisque la quasi-régie conjointe autorise les collectivités adhérentes à attribuer des marchés publics au CEREMA, par simple voie conventionnelle, sans application des obligations de publicité et de mise en concurrence. En complément de l'affectation réalisée au mois de juillet et afin de permettre la réalisation de toutes les études concernant les transports et mobilités identifiées à ce jour, il vous est donc proposé d'affecter 30 000 €.

**17. Ajustement fonds relais « CPER Mobilités » 2023**

Par délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, dans l'attente du démarrage des discussions sur le nouveau contrat de plan Etat-Région, la Région a créé un « fonds relai - CPER MOBILITES » afin de permettre la poursuite des opérations de transports déjà inscrites au CPER 2015-2020. Le montant du fonds relai avait été défini en fonction des besoins exprimés par les maîtres d'ouvrage, pour l'exercice 2023, à hauteur de 928 666 885,72 €.

Compte tenu des affectations votées en 2023, y inclus celles présentées à la commission permanente de novembre, il vous est proposé de porter le plafond de ce fonds à la somme de 928,667 M€, correspondant in fine au financement notamment du prolongement d'Eole à l'ouest, de la modernisation des lignes RER et Transiliens, du prolongement de la ligne 11 du métro, des Pôles de La Défense, Melun et Rosny, de l'aménagement de la liaison ferroviaire Massy Valenton, des T1 à l'ouest, T1 à l'est, T4, T13, T12, des Tzen 5 et TCSP Trappes - La Verrière.

S'agissant du prochain contrat de plan Etat-Région, celui-ci fait l'objet de discussions entre la Région et l'Etat, suite à la réception tardive des mandats du Gouvernement au mois de juin 2023.

Le présent rapport a pour objet d'attribuer 18 subventions en investissement à hauteur de 174 664 143,12 € et 1 affectation de 30 000 € en fonctionnement.

Ces opérations relèvent de la politique régionale d'amélioration des transports conduite dans le cadre du Contrat de Plan Etat-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.

Afin de permettre les affectations proposées le transfert de crédits suivant a été opéré :

- Chapitre 938 « transports » du code fonctionnel 820 « services communs », programme HP820-005 « actions spécifiques en matière de tarification », action 18200502 « aide aux transports des personnes les plus modestes » vers le code fonctionnel 820 « services communs », programme HP820-003 « études générales », action 18200301 « études générales, expérimentations et innovations » pour un montant de 30 000 €.

- Au sein du chapitre 908 « transports » :

- du code fonctionnel 820 « services communs », programme HP820-001 « accessibilité du réseau », action 18200101 « accessibilité du réseau », pour un montant de 25 000 000 €,
- du code fonctionnel 822 « transport ferroviaire », programme HP822-007 « liaisons ferroviaires », action 18200701 « liaisons ferroviaires », pour un montant de 39 512 218,55 €,
- du code fonctionnel 822 « transport ferroviaire », programme HP822-008 « liaisons tramways », action 18200801 « liaisons tramways », pour un montant de 2 724 905,48 €.

vers le code fonctionnel 822 « transport ferroviaire », programme PR822-007 « liaisons ferroviaires », action 482007011 « liaisons ferroviaires », pour un montant de 67 237 124,03 €.

- du code fonctionnel 822 « transport ferroviaire », programme HP822-008 « liaisons tramways », action 18200801 « liaisons tramways », pour un montant de 1 109 367,19 €, vers le code fonctionnel 822 « transport ferroviaire », programme PR822-009 « métro », action 482009011 « métro », pour un montant de 1 109 367,19 €.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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



**VALÉRIE PÉCRESSÉ**

## PROJET DE DÉLIBÉRATION

### DU 17 NOVEMBRE 2023

## DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

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

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

**VU** le code des transports ;

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

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

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

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

**VU** la délibération n° 03-901 de la Région Île-de-France du 11 décembre 2003 approuvant la convention relative au financement de l'opération d'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est ;

**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 n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 ;

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

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

**VU** les orientations du Schéma de secteur de la ligne L, adoptées au conseil d'administration du STIF du 13 juillet 2016 ;

**VU** le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet de RER E EOLE à l'Ouest approuvé par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 et notifié le 6 février 2017 ;

**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 n° CP 2017-146 du 17 mai 2017 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement relative à la réalisation des travaux n°3 pour le prolongement du RER E à l'Ouest Eole ;

**VU** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 du 20 mars 2019 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express ;

**VU** la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n° CP 2019-351 du 18 septembre 2019 approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires constitutives du « Schéma Directeur des Mobilités » et des premiers AVP du Pôle Transport de la Défense ;

**VU** la délibération n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 approuvant la convention relative à la tierce-expertise du projet de ligne à grande vitesse "Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon" (POCL) ;

**VU** la délibération 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 n° CP 2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet relative à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget ;

**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 de financement des travaux du prolongement de la ligne 11 du métro – besoin de financement complémentaire n°1 ;

**VU** la délibération n° CP 2022-061 du 23 mars 2022 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de 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 ;

**VU** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau ;

**VU** la délibération n° CP 2022-061 du 23 mars 2022 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France relative à la convention de financement des travaux préparatoires pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny ;

**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 n° CP 2022-408 du 10 novembre 2022 notamment relative à l'adhésion de la Région au CEREMA ;

**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 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° CP 2023-304 du 23 septembre 2023 approuvant l'avenant n° 1 à la convention d'Avant-projet du projet de nœud ferroviaire des gares de Lyon-Bercy ;

**VU** la délibération n° CP 2023-305 du 23 septembre 2023 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NEXTEO sur les lignes B et D du RER » ;

**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 2023-371 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

**Article 1 :**

Décide de participer au financement du projet « Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement REA 7 partielle » nécessaire à la poursuite du projet détaillé dans la fiche projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum prévisionnel de **70 000 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **70 000 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

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

**Article 2 :**

Réaffecte une autorisation de programme de **814 366,49 €** disponible sur le chapitre 908 «

Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

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

### **Article 3 :**

Décide de participer au financement du projet « Construction de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny – convention études complémentaires » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **676 591,45 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **676 591,45 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme HP 822-007 « Liaisons ferroviaires », action 18200701 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du métro Grand Paris Express.

### **Article 4 :**

Décide de participer au financement du projet « Ligne Paris-Troyes – Electrification – Phase 2 – Convention travaux tranche 1 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **20 480 602,19 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **20 480 602,19 €** 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 5 :**

Décide de participer au financement du projet « Nœud ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – 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 **7 500 000 €**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 5

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

Affecte une autorisation de programme de **7 500 000 €** 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 6 :**

Décide de participer au financement du projet « NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°4 » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **31 609 400 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **31 609 400 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relais « CPER Mobilités » :

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

#### **Article 7 :**

Décide de participer au financement du projet « Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Expérimentation écrans anti-bruit bas – Etudes APO » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **100 750 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **100 750 €** 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 8 :**

Décide de participer au financement du projet « Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton – Convention de solde » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 760 000 €**.

Subordonne le versement de la subvention à la signature de l'avenant joint en annexe 8 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Affecte une autorisation de programme de **1 760 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relais « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 122 « Projets ferroviaires »,
- Opération 12205 « Massy-Valenton ».

**Article 9 :**

Réaffecte une autorisation de programme de **4 500 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relais « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 12 « Opérations multimodales hors Nouveau Grand Paris »,
- Action 122 « Projets ferroviaires »,
- Opération 12205 « Massy-Valenton ».

**Article 10 :**

Décide de participer au financement du projet « Métro ligne 11 – Prolongement à Rosny Bois-Perrier – Besoin de financement complémentaire n°2 » détaillé dans la fiche projet en annexe 1 à la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant maximum prévisionnel de **12 332 129,19 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **12 332 129,19 €** 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 contrat de plan État-Région 2015-2020 :

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

**Article 11 :**



Approuve l'avenant n°1 à la convention portant définition des conditions techniques et financières de réalisation d'une étude de tierce expertise du projet POCL, joint en annexe 10 à la présente délibération.

Autorise la présidente du conseil régional à le signer.

**Article 12 :**

Décide de participer au financement du projet « Travaux d'adaptation des infrastructures en gare de Bréval - REA 1 » nécessaire à la poursuite du projet détaillé dans les fiches projet en annexe 1 de la présente délibération par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum prévisionnel de **2 811 433,80 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de **2 811 433,80 €** 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 contrat de plan État-Région 2015-2020 :

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

**Article 13 :**

Décide de participer au financement du projet « RER B – Création d'un nouveau franchissement en gare du Bourget – Convention études projet et premier travaux » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **1 400 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet de **1 400 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme PR822-007 « Liaisons ferroviaires », action 482007011 « Liaisons ferroviaires » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relais « CPER Mobilités » :

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

**Article 14 :**

Décide de participer au financement du projet « Ligne Transilien R et trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand : reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention REA n°1 » détaillé dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions pour un

montant total maximum prévisionnel de **13 738 688 €**.

Subordonne le versement de ces subventions à la signature de la convention jointe en annexe 13 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **13 738 688 €** 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 relais « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »,
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »,
- Action 111 « Modernisation du réseau existant – schémas directeurs du Réseau Express Régional et schémas de secteurs »,
- Opération 11116 « Schéma de secteurs Transilien - Ligne R ».

#### **Article 15 :**

Décider de participer au financement du projet « Pôle de la Défense – Désaturation de la station du tramway T2 – PRO/REA » détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum prévisionnel de **6 940 182€**.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 14 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de **6 940 182 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires », programme PR852-002 « Grands pôles intermodaux », action 485002011 « Grands pôles intermodaux » du budget 2023.

Cette affectation relève du fonds relai « CPER Mobilités » :

- Volet 1 « Mobilité multimodale »
- Sous-volet 11 « Nouveau Grand Paris »
- Action 112 « Développement du réseau »
- Opération 11224 « La Défense Cœur transport »

#### **Article 16 :**

Affecte une autorisation d'engagement de **30 000 €** disponible sur le chapitre 938 « transports », code fonctionnel 820 « services communs », programme HP 820-003 « études générales », action 18200301 « études générales, expérimentations et innovation » du budget 2023, pour l'achat d'études sur les transports et mobilités auprès du CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

#### **Article 17 :**

Décide de modifier l'article 1 de la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022, en portant le montant plafond du Fonds relai « CPER MOBILITES » à 928 666 885,72 € pour 2023.

#### **Article 18 :**

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° 23006786 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°1 (SNCF Réseau)**

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

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

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	37 051 727,00 € HT	37,03 %	13 720 362,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		13 720 362,00 €

**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 des premiers travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris.

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 21 septembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le coût objectif global des travaux s'élève à 104 M€ financé au travers de trois conventions de financement.

Le projet consiste à financer les premiers travaux en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et Paris - Gare de Lyon.

La subvention, objet de la présente fiche, permet d'attribuer une première subvention travaux à SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA).

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 en détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permet ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

**Détail du calcul de la subvention :**

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

Le montant du périmètre de la convention travaux n°1 s'élève à 37 099 302 € dont 37 051 727 € relevant du périmètre d'intervention de SNCF Réseau et 47 575 € sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions. Ces travaux sont financés comme suit :

- l'Etat à 37,12 %,
- la Région Bourgogne - Franche-Comté à 23,74 %,
- la Région Île-de-France à 37,03 %,
- la Région Centre Val de Loire à 2,11 %

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne R

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux périmètre REA n° 1	37 051 727,00	100,00%
Total	37 051 727,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	13 720 362,00	37,03%
Etat (en cours d'attribution)	13 754 191,00	37,12%
région Bourgogne Franche-Comté (en cours d'attribution)	8 796 491,00	23,74%
région Centre Val de Loire (en cours d'attribution)	780 683,00	2,11%
Total	37 051 727,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006839 - TRAVAUX D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES EN GARE DE BREVAL - REA 1 (SNCF Réseau)**

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

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

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	1 402 336,00 € HT	70,00 %	981 635,20 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		981 635,20 €

**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**

**Dates prévisionnelles** : 18 novembre 2023 - 18 novembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

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

Le matériel roulant circulant sur la ligne du TER Normandie, entre Paris - Rouen et Paris - Evreux – Serquigny, deviendra très prochainement obsolète, imposant son remplacement dès septembre 2024, en anticipation du SA (Service Annuel) 2025 initialement convenu lors des phases d'études.

Le changement du matériel nécessite l'aménagement des quais de la Gare de Bréval uniquement desservie par les TER normands.

Les travaux d'adaptation se feront en deux phases. Cette subvention porte sur la première phase de travaux qui comprend l'allongement des quais et les travaux associés.

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



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

#### Détail du calcul de la subvention :

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

Le montant total de la convention est de 4 016 334 €, dont 1 402 336 € pour SNCF Réseau, répartis entre :

- L'Etat à 30 % ,
- La Région à 70 %.

#### Localisation géographique :

- BREVAL

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	1 005 545,00	71,70%
Provisions pour risques	157 619,00	11,24%
MOE	197 577,00	14,09%
MOA	41 595,00	2,97%
Total	1 402 336,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-france (sollicitée)	981 635,20	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	420 700,80	30,00%
Total	1 402 336,00	100,00%

**DOSSIER N° 23006851 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement  
REA 7 partielle anticipée**

**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	97 000 000,00 € HT	72,16 %	70 000 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		70 000 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

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

**PRESENTATION DU PROJET**

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

**Dates prévisionnelles** : 12 juillet 2016 - 21 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest- EOLE est couverte par un protocole cadre de financement, approuvé par délibération n°CR 98-16 du 7 juillet 2016.

Les conventions de financement n° 2 à 6 encadrent les phases antérieures de réalisation de l'opération. La présente convention porte sur la poursuite des études et travaux. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des dépenses à partir de la date d'approbation de la convention de financement REA n° 2 soit le 12 juillet 2016.

**Description :**

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

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

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Hausmann Saint-Lazare et Nanterre,

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

Calendrier prévisionnel de mise en service :

- 2024 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;
- 2026 : mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

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

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

#### **Détail du calcul de la subvention :**

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

Le financement des travaux du prolongement du RER E à l'Ouest – EOLE fait l'objet d'un protocole-cadre de financement couvrant la période 2016-2026. Les travaux couverts par la convention sont financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 et du fonds relais "CPER mobilités" par l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et SNCF Réseau.

Le montant de la subvention est arrêté dans le protocole-cadre de financement (approuvé par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016) et ne peut être modifié sans l'accord de tous les financeurs et des maîtres d'ouvrage.

La présente subvention est une anticipation partielle de la convention REA 7 dont le montant sera déduit de la convention REA 7 prévue au protocole cadre Eole en 2025. En tout état de cause, les taux de participation du protocole-cadre seront quoiqu'il en soit respectées.

Le montant total de la convention est de 97 000 000 €, dont le bénéficiaire est SNCF Réseau, est réparti entre :

- l'Etat : 27,84%
- la Région Île-de-France : 72,16%.

#### **Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	97 000 000,00	100,00%
Total	97 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	70 000 000,00	72,16%
Etat (en cours d'attribution)	27 000 000,00	27,84%
Total	97 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007407 - Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la Région Bourgogne Franche-Comté – REA n°1 (SNCF Gares & Connexions)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	47 575,00 € HT	38,52 %	18 326,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		18 326,00 €

**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 pour la réalisation des premiers travaux en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté sur l'axe Montereau - Paris.

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 21 septembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le coût objectif global des travaux s'élève à 104 M€ financé au travers de trois conventions de financement.

Le projet consiste à financer les premiers travaux en vue de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté, entre les gares de Montereau et Paris - Gare de Lyon.

La subvention, objet de la présente fiche, permet d'attribuer une première subvention travaux à SNCF Gares & Connexions, en tant que maître d'ouvrage des travaux (REA).

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 en détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permet ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

**Détail du calcul de la subvention :**

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

Le montant du périmètre de la convention travaux n°1 s'élève à 37 099 302 € dont 37 051 727 € relevant du périmètre d'intervention de SNCF Réseau et 47 575 € sur le périmètre de SNCF Gares & Connexions. Ces travaux sont financés comme suit :

- l'Etat à 27,75 %,
- la Région Bourgogne - Franche-Comté à 33,73 %,
- la Région Île-de-France à 38,52 %.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma de secteurs Transilien - ligne R

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux périmètre REA 1	47 575,00	100,00%
Total	47 575,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	18 326,00	38,52%
Etat (en cours d'attribution)	13 202,00	27,75%
région Bourgogne Franche-Comté (en cours d'attribution)	16 047,00	33,73%
Total	47 575,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007799 - LIGNE PARIS-TROYES - ELECTRIFICATION - PHASE 2 - CONVENTION TRAVAUX - TRANCHE 1**

**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	88 221 418,00 € HT	23,22 %	20 480 602,19 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		20 480 602,19 €

**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 phase 2 (sections Nogent-sur-Seine - Troyes) - Convention travaux tranche 1.

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Cette subvention permet de cofinancer la réalisation des travaux de la phase 2 - tranche 1 du projet d'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes.

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 phase 2 tranche 1 s'élève à 88 221 418 € 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)

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.



Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses foncières	784 220,00	0,89%
Travaux et fournitures (montant brut prévisionnel)	73 542 490,00	83,36%
Frais de maîtrise d'oeuvre (MOE)	5 104 501,00	5,79%
Frais de maîtrise d'ouvrage (MOA)	1 399 137,00	1,59%
Provision pour risques (PR)	7 391 070,00	8,38%
Total	88 221 418,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat en Grand Est (en cours)	15 879 855,24	18,00%
Etat en IDF (en cours)	22 055 354,50	25,00%
Région Grand Est (en cours)	15 879 855,24	18,00%
Région Île-de-France (sollicitée)	20 480 602,19	23,22%
Département de l'Aube (en cours)	6 175 499,26	7,00%
Département de Seine-et- Marne (en cours)	1 574 752,31	1,78%
Communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole (en cours)	5 306 518,29	6,01%
Commune de Troyes (en cours)	756 057,55	0,86%
Communauté de Communes du Nogentais (en cours)	37 935,21	0,04%
Communauté de Communes des Portes de Romilly (en cours)	37 935,21	0,04%
Commune de Nogent-sur- Seine (en cours)	18 526,50	0,02%
Commune de Romilly-sur- Seine (en cours)	18 526,50	0,02%
Total	88 221 418,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007814 - EOLE - CONVENTION DE FINANCEMENT REA 3 (SNCF Voyageurs S.A.)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	814 366,49 € HT	100,00 %	814 366,49 €
Montant total de la subvention			814 366,49 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF VOYAGEURS SA

Adresse administrative : 4 RUE ANDRE CAMPRA  
93200 SAINT-DENIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Christophe FANICHET, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

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

**Dates prévisionnelles** : 13 novembre 2015 - 31 décembre 2024

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest - Eole est couverte par un protocole-cadre de financement approuvé par délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016.

La convention de financement n° 1 de la phase réalisation a été votée en Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris le 13 novembre 2015 (n°CS 2015-26). La convention de financement relative à la réalisation des travaux n°2 a été votée par délibération n° CP 16-371 du 12 juillet 2016. Par conséquent, la prise en compte des dépenses démarre à partir du vote de cette première convention de travaux.

**Description :**

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

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann-Saint-Lazare (actuel terminus de la branche est du RER E) à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense ainsi qu'à améliorer la qualité de service et à moderniser l'exploitation de l'ensemble de la ligne notamment par le déploiement d'un nouveau matériel roulant et d'un nouveau système d'exploitation (ci-après « le Projet »). Ce projet nécessite la création d'un nouveau tunnel entre Saint-Lazare et Nanterre-la-Folie, la création de trois gares nouvelles, l'adaptation des infrastructures existantes entre Nanterre et Mantes la Jolie et la mise en place d'un nouveau système d'exploitation de la ligne.

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Hausmann Saint-Lazare

et Nanterre,

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

A l'horizon 2020-2022, le trafic de l'ensemble de la ligne (branches ouest et est) est estimé à 89 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, représentant un total de 620 000 voyageurs par jour.

Calendrier prévisionnel de mise en service :

- 2022 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;
- 2024 : mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Le coût d'objectifs du projet (infrastructure et NEXTEO « sol ») est de 3 740,94 M€ (CE 01/2012).

Le financement du projet fait l'objet d'un protocole-cadre, voté en Conseil Régional le 7 juillet 2016 (n° CR 98-16).

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Le financement des travaux du prolongement du RER E à l'Ouest – EOLE font l'objet d'un protocole-cadre de financement couvrant la période 2016-2026. Les travaux couverts par la présente convention sont financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 par l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines et SNCF Réseau.

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.

#### **Localisation géographique :**

- DEPARTEMENT DE PARIS
- YVELINES
- HAUTS DE SEINE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	814 366,49	100,00%
Total	814 366,49	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	814 366,49	100,00%
Total	814 366,49	100,00%

**DOSSIER N° 23007839 - METRO LIGNE 11 - PROLONGEMENT A ROSNY-BOIS-PERRIER -  
CONVENTION TRAVAUX (VOLET PROLONGEMENT) - BESOIN DE FINANCEMENT  
COMPLEMENTAIRE N°2 (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	25 107 082,37 € HT	49,04 %	12 312 513,19 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		12 312 513,19 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS  
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS CEDEX 12  
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial  
Représentant : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention pour le financement des travaux du prolongement de la ligne 11 du métro, hors protocole, dans le cadre de la prise en charge du besoin de financement complémentaire n°2 du périmètre prolongement.

**Dates prévisionnelles** : 12 juillet 2016 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La présente convention porte sur la poursuite des travaux dont le financement a commencé avec la convention travaux n°1 approuvée par délibération n° CP 16-338 du 12 juillet 2016. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées à partir de la date d'approbation de cette convention, soit le 12 juillet 2016.

**Description :**

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

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

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

Cette opération s'appuie sur une co-maîtrise d'ouvrage RATP et Île-de-France Mobilités. Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 1/01/2023.

Le coût d'objectif s'élève à 1 298 M€ (aux CE 01/2014), dont 1 084 M€ (aux CE 01/2014) uniquement pour le volet prolongement. Ce coût d'objectif est en augmentation de 125 M€ constants sur le périmètre

prolongement. Après analyse et expertise externe, les financeurs ont déjà accordé un premier financement complémentaire de 48 442 000 € constants, soit 60 634 000 € courants, déduction faite notamment des dépenses pouvant relever de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage et du Département de la Seine-Saint-Denis.

Sur la base de l'expression d'un nouveau besoin de financement complémentaire présenté et détaillé par la RATP puis analysé par IDFM, les partenaires ont donné leur accord pour la mobilisation d'un financement complémentaire n°2.

La mise en service de cette opération est prévue au printemps 2024.

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 besoin de financement complémentaire n°2 s'élève à 25 107 082,37 € courants.

Considérant que le Département de Seine-Saint-Denis et la SGP ne participent pas à la prise en charge du surcoût, conformément à l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement approuvé par délibération n° CR83-15 du 24 septembre 2015, par conséquent, lors du comité de pilotage du 28 novembre 2022, l'Etat a informé les partenaires qu'il prendrait exceptionnellement en charge la participation qui aurait pu être attendue de la SGP.

Par ailleurs, les partenaires (Etat/Région) se sont accordés pour se répartir la participation qui aurait pu être attendue du Département, selon les taux de participation initiaux.

Par conséquent, les clés de financement résultantes sont les suivantes:

- l'Etat à 50,96 %,
- la Région à 49,04 %.

#### **Localisation géographique :**

- DEPARTEMENT DE PARIS
- SEINE SAINT DENIS

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses travaux (besoin de financement complémentaire n°2)	25 107 082,37	100,00%
Total	25 107 082,37	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	12 794 569,18	50,96%
Région Île-de-France (sollicitée)	12 312 513,19	49,04%
Total	25 107 082,37	100,00%

**DOSSIER N° 23007857 - METRO LIGNE 11 - PROLONGEMENT A ROSNY-BOIS-PERRIER -  
CONVENTION TRAVAUX (VOLET PROLONGEMENT) - BESOIN DE FINANCEMENT  
COMPLEMENTAIRE N°2 (IDFM)**

**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	40 000,00 € HT	49,04 %	19 616,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		19 616,00 €

**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 le financement des travaux du prolongement de la ligne 11 du métro, hors protocole, dans le cadre de la prise en charge du besoin de financement complémentaire n°2 du périmètre prolongement.

**Dates prévisionnelles** : 12 juillet 2016 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : La présente convention porte sur la poursuite des travaux dont le financement a commencé avec la convention travaux n°1 approuvée par délibération n° CP 16-338 du 12 juillet 2016. Par conséquent, il est nécessaire de prendre en compte les dépenses engagées à partir de la date d'approbation de cette convention, soit le 12 juillet 2016.

**Description :**

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

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

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

Cette opération s'appuie sur une co-maîtrise d'ouvrage RATP et Île-de-France Mobilités. Il s'agit de la poursuite de l'opération engagée avant le 1/01/2023.

Le coût d'objectif s'élève à 1 298 M€ (aux CE 01/2014), dont 1 084 M€ (aux CE 01/2014) uniquement pour le volet prolongement. Ce coût d'objectif est en augmentation de 125 M€ constants sur le périmètre prolongement. Après analyse et expertise externe, les financeurs ont déjà accordé un premier



financement complémentaire de 48 442 000 € constants, soit 60 634 000 € courants, déduction faite notamment des dépenses pouvant relever de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage et du Département de la Seine-Saint-Denis.

Sur la base de l'expression d'un nouveau besoin de financement complémentaire présenté et détaillé par la RATP puis analysé par IDFM, les partenaires ont donné leur accord pour la mobilisation d'un financement complémentaire n°2 ainsi que pour le financement d'une expertise externe dédiée à l'analyse du surcoût technique n°2 présenté par la RATP d'un montant de 40 000 € courants (objet de la présente fiche).

La mise en service de cette opération est prévue au printemps 2024.

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 budget prévisionnel s'élève à 40 000 € courants.

Considérant que le Département de Seine-Saint-Denis et la SGP ne participent pas à la prise en charge du surcoût, conformément à l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement approuvé par délibération n° CR83-15 du 24 septembre 2015, lors du comité de pilotage du 28 novembre 2022, l'Etat a informé les partenaires qu'il prendrait exceptionnellement en charge la participation qui aurait pu être attendue de la SGP.

Par ailleurs, les partenaires (Etat/Région) se sont accordés pour se répartir la participation qui aurait pu être attendue du Département, selon les taux de participation initiaux.

Par conséquent, les clés de financement résultantes sont les suivantes:

- l'Etat à 50,96 %,
- la Région à 49,04 %.

#### **Localisation géographique :**

- DEPARTEMENT DE PARIS
- SEINE SAINT DENIS

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses d'expertise externe	40 000,00	100,00%
Total	40 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	20 384,00	50,96%
Région Île-de-France (sollicitée)	19 616,00	49,04%
Total	40 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007870 - RER B – Création d'un nouveau franchissement en gare du Bourget –  
Convention études projet et premier travaux**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 000 000,00 € HT	70,00 %	1 400 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 400 000,00 €

**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** : l'attribution d'une subvention correspondant à la réalisation des études de projet (PRO) et les premiers travaux relatifs à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget.

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

L'AVP approuvé par IDFM a acté que la création du terminus provisoire au Bourget entraînera une augmentation sensible des flux de voyageurs au sein de la gare ; une reconfiguration de certains accès de la gare est donc indispensable pour le traitement de ces situations perturbées, et pour permettre la bonne gestion de ces flux conformément à la réglementation. Il était donc question à terme d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget.

Afin de répondre à cette dernière problématique et dans le cadre d'une gestion globale du pôle, les études AVP nécessaires à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget ont été financées par la Région et l'Etat (délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021). Cette étude a été intégrée à la démarche de pôle relancée par IDFM.

La convention a pour but d'attribuer une subvention pour réaliser la réalisation des études de projet (PRO) et les premiers travaux relatifs à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget. Cette opération reste prise en compte dans la démarche de pôle.

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

**Détail du calcul de la subvention :**

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

Le montant global de la convention s'élève à 2 000 000 € pour SNCF Gares&Connexions. Cette dernière est répartie entre :

- l'Etat à 30 % (soit 600 000 €)
- la Région à 70 % (soit 1 400 000 €).

**Localisation géographique :**

- LE BOURGET

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	850 000,00	42,50%
Maitrise d'oeuvre	810 000,00	40,50%
Maitrise d'ouvrage	340 000,00	17,00%
Total	2 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	600 000,00	30,00%
région Ile-de-France (sollicitée)	1 400 000,00	70,00%
Total	2 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007871 - NExTEO RER B/D - Convention Travaux n°4**

**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	28 521 924,00 € HT	79,08 %	22 555 347,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		22 555 347,00 €

**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 poursuite des travaux dans le cadre du développement et du déploiement de Nexteo sur les lignes des RER B et D.

**Dates prévisionnelles** : 18 novembre 2020 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

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

**Description :**

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

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

Les composantes principales du système NExTEO sont :

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

Le montant global de l'opération pour SNCF Réseau indiqué dans le protocole cadre voté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023 est de 632,9 M€ CE 2018.

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

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

#### Détail du calcul de la subvention :

Le projet NExTEO est financé dans le cadre du CPER 2015-2020, ainsi que du fonds relai "CPER mobilités. Le montant global du protocole s'élève à 966,9 M€ CE 2018, dont 632,9 M€ CE 2018 pour SNCF Réseau. Conformément au protocole cadre voté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023, il est prévu de mettre une subvention en 2024. Cependant, les partenaires ont convenus de mettre une partie de cette dernière en 2023 par anticipation. Elle est d'un montant de 28 521 924 € et est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 5 966 577 € (20,92 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 22 555 347 € (79,08 %)

Un principe de décroisement avec l'Etat sur les factures de substitution des bus modifie les clés travaux. Le principe du 70/30 est respecté sur le montant global de la convention mais des sous-totaux font apparaître des clés différentes qui sont acceptées par les parties et par le bénéficiaire.

#### Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	21 892 005,00	76,76%
Provision pour risques	1 683 215,00	5,90%
Maîtrise d'oeuvre	2 786 253,00	9,77%
Maîtrise d'ouvrage	2 160 451,00	7,57%
Total	28 521 924,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Ile-de-France (sollicitée)	22 555 347,00	79,08%
Etat (en cours d'attribution)	5 966 577,00	20,92%
Total	28 521 924,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007922 - AMENAGEMENT DE LA LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY ET VALENTON - CONVENTION DE SOLDE (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	1 760 000,00 € HT	100,00 %	1 760 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 760 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention relative au solde de l'opération concernant l'aménagement ferroviaire entre Massy et Valenton

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2012 - 17 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Il s'agit de surcoûts liés à l'opération Massy-Valenton Est qui a connu de forts retards. Les premiers travaux ont démarrés en 2012.

**Description :**

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

Les travaux de l'opération ont été engagés en 2012 et ont dû être arrêtés en 2014 suite à l'incendie du poste d'aiguillage d'Ivry. Face à la tension des ressources internes en Île-de-France, cet arrêt a été prolongé jusqu'en 2019 et a engendré un surcoût de 22,1M€ courants pris en charge à 100 % par SNCF Réseau.

Après la reprise des travaux, l'évolution des normes et les aléas de chantier non prévus dans le dossier initial datant de 2011 et 2012 ont généré des surcoûts complémentaires aggravés par la pandémie de 2020. En revanche, l'objectif de mise en service d'octobre 2021 a été maintenu du fait du caractère prioritaire que revêt l'opération.

A date, les travaux sur ce tronçon sont pratiquement finalisés mais le nouveau coût final prévisionnel s'élève à 135,45172 M€ courants.

Un complément de financement de 23,13M€ courants doit être rapidement couvert par l'ensemble des

financeurs du projet.

Par conséquent, une demande a été déposée par SNCF Réseau auprès des partenaires de la convention initiale afin qu'ils puissent s'engager à financer leur part respective de coût supplémentaire.

Concernant la région Île-de-France, cette charge s'élève à 1,76 M€ courants.

La convention de solde permet donc de formaliser l'accord de la région Île-de-France pour le financement du solde de la subvention attribuée dans la convention votée par délibération n° CP 2003-901 du 11 décembre 2003.

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 :

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

La Région décide de solder sa participation à l'opération en affectant sa part complémentaire à hauteur de 1 760 000 € (100 %).

#### Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Massy Valenton

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Mesure complémentaire	1 760 000,00	100,00%
Total	1 760 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	1 760 000,00	100,00%
Total	1 760 000,00	100,00%



**DOSSIER N° 23007923 - MODERNISATION DU NOEUD FERROVIAIRE DES GARES DE LYON ET BERCY - 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	15 000 000,00 € HT	50,00 %	7 500 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		7 500 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention relative à la poursuite des études d'Avant-projet de l'opération d'aménagement du noeud ferroviaire des gares de Lyon et Bercy

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 17 novembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

**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, 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.

La convention associée à cette subvention prévoit une participation de la Région à hauteur de 7 500 000 €. Elle a pour objectif de compléter les premières études d'Avant-projet d'un montant de 8 180 000 €, déjà financées par délibération n° CP 16-488 du 12 octobre 2016, et d'y associer les études environnementales, les procédures administratives et la concertation et d'initier les études de niveau APO pour préparer les premiers travaux ainsi que les libérations d'emprises.

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 :

La poursuite des études d'Avant-projet est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai CPER mobilités.

Le montant global des études est de 15 000 000 € courants, répartis comme suit:

- L'Etat à 50 %,
- et la Région à 50 %.

#### Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Montant total des études AVP	15 000 000,00	100,00%
Total	15 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	7 500 000,00	50,00%
Etat (en cours d'attribution)	7 500 000,00	50,00%
Total	15 000 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007948 - TRAVAUX D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES EN GARE DE BREVAL - REA 1 (SNCF Gares & Connexions)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041713-482007-200

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	2 613 998,00 € HT	70,00 %	1 829 798,60 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		1 829 798,60 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

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

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 18 novembre 2023 - 18 novembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

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

Le matériel roulant circulant sur la ligne du TER Normandie, entre Paris - Rouen et Paris - Evreux – Serquigny, deviendra très prochainement obsolète, imposant son remplacement dès septembre 2024, en anticipation du SA 2025 initialement convenu lors des phases d'études.

Le changement du matériel nécessite l'aménagement des quais de la Gare de Bréval uniquement desservie par les TER normands.

Les travaux d'adaptation se feront en deux phases. Cette subvention porte sur la première phase de travaux qui comprend l'allongement des quais et les travaux associés.

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

manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permet ainsi de disposer d'une vision d'ensemble.

#### Détail du calcul de la subvention :

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

Le montant total de la convention est de 4 016 334 €, dont 2 613 998 € pour SNCF Gares & Connexions, répartis entre :

- L'Etat à 30 % ,
- La Région à 70 %.

#### Localisation géographique :

- BREVAL

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

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

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	1 874 368,00	71,71%
Provisions pour risques	293 807,00	11,24%
MOE	368 288,00	14,09%
MOA	77 535,00	2,97%
Total	2 613 998,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Région Île-de-France (sollicitée)	1 829 798,60	70,00%
Etat (en cours d'attribution)	784 199,40	30,00%
Total	2 613 998,00	100,00%

**DOSSIER N° 23007957 - AMENAGEMENT DE LA LIAISON FERROVIAIRE ENTRE MASSY ET VALENTON - REAFFECTATION MASSY VALENTON EST**

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

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

Action : 482007011- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	4 500 000,00 € HT	100,00 %	4 500 000,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		4 500 000,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention études pour l'aménagement ferroviaire entre Massy et Valenton

**Dates prévisionnelles** : 12 juillet 2012 - 23 novembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Il s'agit d'une réaffectation pour l'opération Massy-Valenton Est qui a connu de forts retards. Les premiers travaux ont démarré en 2012.

**Description :**

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

A titre exceptionnel, il est proposé de réaffecter un montant de 4 500 000 € au bénéfice de SNCF Réseau pour finaliser les travaux de l'opération Massy-Valenton Est. Cette réaffectation s'explique par la caducité des engagements initiaux votés respectivement par délibération n° CP 03-901 du 11 décembre 2003 et par délibération n° CP 12-443 du 12 juillet 2012

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

Dans le cadre d'une convention ad hoc relative à la mesure 100 000 stages signée avec la Région, le bénéficiaire s'est engagé à recruter des stagiaires ou alternants.

**Détail du calcul de la subvention :**

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

La Région décide de réaffecter à hauteur de 4 500 000 € (100 %) sur un total de 16 700 000 €.

**Localisation géographique :**

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Massy Valenton

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Réaffectation	4 500 000,00	100,00%
Total	4 500 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (sollicitée)	4 500 000,00	100,00%
Total	4 500 000,00	100,00%

**DOSSIER N° 23008301 - NExTEO RER B/D - Convention Travaux n°4 - RATP**

**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	12 934 361,00 € HT	70,00 %	9 054 053,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		9 054 053,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS  
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS CEDEX 12  
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial  
Représentant : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

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

**Dates prévisionnelles** : 18 novembre 2020 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Oui

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

**Description :**

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

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

Les composantes principales du système NExTEO sont :

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

Le montant global de l'opération pour SNCF Réseau indiqué dans le protocole cadre voté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023 est de 632,9 M€ CE 2018.

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

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

#### Détail du calcul de la subvention :

Le projet NExTEO est financé dans le cadre du CPER 2015-2020, ainsi que du fonds relai "CPER mobilités. Le montant global du protocole s'élève à 966,9 M€ CE 2018, dont 334 M€ CE 2018 pour RATP. Conformément au protocole cadre voté par délibération n° CP 2023-305 du 21 septembre 2023, il est prévu de mettre une subvention en 2024. Cependant, les partenaires ont convenus de mettre une partie de cette dernière en 2023 par anticipation. Elle est d'un montant de 12 934 361 € et est répartie entre :

- l'Etat à hauteur de 3 880 308 € (30 %)
- la région Île-de-France à hauteur de 9 054 053 € (70 %)

#### Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/Schéma directeur du RER B

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux	10 329 119,09	79,86%
Provision pour risques	1 221 280,57	9,44%
Maitrise d'oeuvre	1 042 734,30	8,06%
Maitrise d'ouvrage	341 227,04	2,64%
Total	12 934 361,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	3 880 308,00	30,00%
Région Ile-de-France (sollicitée)	9 054 053,00	70,00%
Total	12 934 361,00	100,00%



**DOSSIER N° 23007911 - POLE DE LA DEFENSE - DESATURATION DE LA STATION DU TRAMWAY  
T2 - PRO/REA (92)**

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

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

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041783-485002-200

Action : 485002011- Grands pôles intermodaux

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER – Pôles multimodaux	18 639 092,00 € HT	37,23 %	6 940 182,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		6 940 182,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RATP REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS  
Adresse administrative : 54 QUAI DE LA RAPEE  
75012 PARIS CEDEX 12  
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial  
Représentant : Monsieur Jean CASTEX, Président directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 31 décembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

Le pôle de la Défense est présenté dans le SDRIF comme la polarité majeure de l'ouest francilien, dont il convient d'une part de renforcer l'accessibilité (depuis les aéroports, la Normandie et les autres pôles économiques et urbains franciliens), et d'autre part d'améliorer la desserte interne et de proximité.

Inscrit au « schéma directeur des mobilités » du Pôle Transport de La Défense, le projet de désaturation du quai du T2 La Défense a fait l'objet d'études de faisabilité présentées dès 2017 à l'ensemble des parties prenantes du pôle.

Les études d'Avant-Projet de l'Opération ont fait l'objet d'un financement par la Convention de financement relative aux études préliminaires constitutives du « Schéma Directeur des Mobilités » et des premiers AVP pour le pôle de la Défense, approuvée par la délibération n°CP2019-351 du 18 septembre 2019.

Le projet vise à répondre aux enjeux principaux de désaturation des espaces voyageurs de la station T2 La Défense, et consiste :

- A réhabiliter la portion du quai central non exploité, dit «Quai mort», en vue de créer une nouvelle position d'arrêt pour la descente des voyageurs en direction de porte de Versailles et qui comprend la

réhausse de la voie 2,

- En la création de deux espaces refuge et leur local technique,
- Au déplacement du local "Courants faibles", à la suppression de la ligne de contrôle sur le quai, et à la création d'un local "Courants forts",
- En la reprise de l'aménagement des escaliers et des paliers inférieurs,
- En la suppression de la ligne de contrôle et des "Nouvelles Portes Verrouillées Hautes" en salle d'échange,
- En la reprise de la signalétique sur le quai et sur une petite partie au niveau de la salle des échanges.

Le coût d'objectif de l'opération, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France mobilité du 12 octobre 2023, est de 17 370 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2022. Ce coût ne couvre pas les frais liés aux études d'avant-projet.

La convention associée à cette subvention porte sur les études Projet et la réalisation de l'ensemble des travaux de l'opération, ainsi que la mise en place de bus de substitution pour accompagner les interruptions temporaires de circulation.

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.

Dans le cadre d'une convention ad hoc relative à la mesure 100 000 stages signée avec la Région, le bénéficiaire s'est engagé à recruter des stagiaires ou alternants.

#### **Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020 et du fonds relai « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022. Le montant de la convention s'élève à 19 829 092 €, avec les clefs de répartition suivantes :

- l'Etat à 15 %, soit 2 974 364 € ;
- la Région à 35 %, soit 6 940 182 € ;
- le Département des Hauts-de-Seine à 25 %, soit 4 957 273 € ;
- la RATP à 25 %, soit 4 957 273 € ;

Le montant relatif aux bus de substitution s'élève à 1 190 000 €.

Le montant relatif aux frais de maîtrise d'ouvrage, aux frais de maîtrise d'œuvre, à la provision pour aléas et imprévus et aux travaux (hors bus de substitution) s'élève à 18 639 092 €.

Un principe de décroisement avec l'Etat et la RATP sur les factures des bus de substitution modifie les clés travaux. La Région et le Département des Hauts-de-Seine ne financent pas les bus de substitution.

Le principe des clefs (15-35-25-25) est respecté sur le montant global de la convention mais des sous-totaux font apparaître des clés différentes qui sont acceptées par les parties et par le bénéficiaire.

Ainsi, les clefs de financement des bus de substitution sont :

- l'Etat à 50 %
- la Région à 0 %
- le Département à 0 %
- la RATP à 50 %

Les clefs de financement des frais de maîtrise d'ouvrage, des frais de maîtrise d'œuvre, de la provision pour aléas et imprévus et des travaux (hors bus de substitution) sont :

- l'Etat à 12,77 %

- la Région à 37,23 %
- le Département à 26,60 %
- la RATP à 23,40 %

**Localisation géographique :**

- PUTEAUX

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITE MULTIMODALE/La Défense Coeur transport

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Frais de maîtrise d'ouvrage	1 560 000,00	8,37%
Frais de maîtrise d'oeuvre	2 070 000,00	11,11%
Provision pour aléas et imprévus	3 590 000,00	19,26%
Travaux	11 419 092,00	61,26%
Total	18 639 092,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention État (sollicitée)	2 379 364,00	12,77%
Subvention Région (sollicitée)	6 940 182,00	37,23%
Subvention Département des Hauts-de-Seine (sollicitée)	4 957 273,00	26,60%
Fonds propres	4 362 273,00	23,40%
Total	18 639 092,00	100,00%

**DOSSIER N° 21009816 - CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE GARE SNCF DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY – CONVENTION ETUDES PROJET COMPLEMENTAIRES**

**Dispositif** : Fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express (n° 00001145)

**Délibération Cadre** : CR2019-002 du 20/03/2019

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041722-182007-200

Action : 18200701- Liaisons ferroviaires

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express	3 879 538,15 € HT	17,44 %	676 591,45 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		676 591,45 €

**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 destinée à financer la poursuite des études de projet (PRO) complémentaires en vue de la construction de la future gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny (BVC), en interconnexion avec le Métro Ligne 15 du Grand Paris Express.

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

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Compte-tenu de l'urgence à réaliser la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny en interconnexion avec la future ligne 15 Sud du Grand Paris Express, les partenaires ont donné leur accord de principe pour la prise en compte des dépenses liées aux études PRO complémentaires à compter du 1er janvier 2023.

**Description :**

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

La future gare de Bry-Villiers-Champigny, dite BVC, permettra de créer un nouvel arrêt sur le réseau ferré national (RFN) pour les trains de la ligne E du RER (branches Sud) et éventuellement ceux de la ligne P du Transilien (branches sud Provins et Coulommiers), en correspondance avec le futur métro automatique du Grand Paris Express (ligne 15 Sud).

Ce projet est la troisième déclinaison opérationnelle du "fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du métro Grand Paris Express" créé le 20 mars 2019 par délibération n° CR 2019-002 du conseil régional.

Cette subvention permet de cofinancer la réalisation des études de projet (PRO) complémentaires en vue de la création de la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

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 :**

L'opération est cofinancée par la région Île-de-France au titre du "fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du métro Grand Paris Express".

Le montant des études PRO complémentaires, objet de la présente fiche, s'élève à 3 879 538,15 €. Ce montant est pris en charge selon les clés de répartition suivantes :

- Etat : 11,63 %
- Région : 17,44 %
- Société du Grand Paris : 30 %
- Métropole du Grand Paris : 21,40 %
- Département du Val-de-Marne : 4,07 %
- Département de Seine-et-Marne : 7,73 %
- Etablissement public territorial Paris Est - Marne-et-Bois : 7,73 %.

**Localisation géographique :**

- BRY-SUR-MARNE
- CHAMPIGNY-SUR-MARNE
- VILLIERS-SUR-MARNE

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** Hors CPER

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

Exercice de référence : 2023

L'organisme ne récupère pas la TVA.

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Dépenses études PRO complémentaires	3 879 538,15	100,00%
Total	3 879 538,15	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	451 190,29	11,63%
Région (sollicitée)	676 591,45	17,44%
SGP (en cours d'attribution)	1 163 861,45	30,00%
MGP (en cours d'attribution)	830 221,16	21,40%
Département 94 (en cours d'attribution)	157 897,20	4,07%
Département 77 (en cours d'attribution)	299 888,30	7,73%
EPT Paris Est Marne & Bois (en cours d'attribution)	299 888,30	7,73%
Total	3 879 538,15	100,00%

**DOSSIER N° 23006741 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Projet expérimental écrans anti-bruit bas - Etudes d'avant-projet et de projet (APO) - 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	403 000,00 € HT	25,00 %	100 750,00 €
	<b>Montant total de la subvention</b>		100 750,00 €

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : RFF SNCF RESEAU

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

Statut Juridique : Société Anonyme

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Objet du projet** : attribution d'une subvention d'investissement pour la réalisation d'un projet expérimental d'installation d'écrans anti-bruit de basse hauteur.

**Dates prévisionnelles** : 17 novembre 2023 - 31 décembre 2030

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Cette convention a pour objet le financement d'un projet expérimental de réduction des nuisances sonores par l'installation d'écrans anti-bruit de basse hauteur à Villepinte (93).

Ce projet intervient dans le cadre de la mise en œuvre de la convention d'intention pour l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, conclue le 15 décembre 2021 entre l'Etat, la Métropole du Grand Paris, Bruit Paris, la région Île-de-France et SNCF Réseau.

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 403 000 € 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.

**Localisation géographique :**

- VILLEPINTE

**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	%
Etudes APO expérimentations	279 479,00	69,35%
Frais d'assistance à maîtrise d'ouvrage	17 657,00	4,38%
Frais de maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)	12 989,00	3,22%
Enveloppe de provisions pour risques (PR)	92 875,00	23,05%
Total	403 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Etat (en cours d'attribution)	40 300,00	10,00%
région Île-de-France (sollicitée)	100 750,00	25,00%
Métropole du Grand Paris (en cours d'attribution)	100 750,00	25,00%
SNCF Réseau (via le plan de relance) (en cours d'attribution)	161 200,00	40,00%
Total	403 000,00	100,00%



## **Annexe 2 - Prolongement du RER E à l'ouest - EOLE - Convention de financement REA 7 partielle**

# PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST- EOLE

**Convention relative au financement  
de la réalisation des travaux  
REA n° 7 partielle par anticipation**

**CONVENTION REA n°7 partielle par anticipation**

**23FER015  
2023CONV 603**



## Table des matières

Table des matières .....	2
Visas : .....	6
PREAMBULE.....	7
Article 1. Objet de la convention.....	13
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION .....	13
2.1. Le périmètre de la Convention REA n°7 anticipée et partielle .....	13
2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation .....	14
Article 3. Rôle et engagements des Parties.....	14
3.1. L'Autorité organisatrice .....	14
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération EOLE.....	14
3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage .....	14
3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage.....	14
3.3 Les financeurs.....	15
3.3.1. Identification.....	15
3.3.2. Engagements .....	15
Article 4. Modalités de financement et de paiement .....	16
4.1. Régime de TVA .....	16
4.2. Coût global du Projet de prolongement du RER E Eole à l'Ouest .....	16
4.3. Montants de la convention.....	16
4.4. Plan de financement .....	16
4.5. Modalités de versement des subventions .....	17
4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des maîtres d'ouvrages.....	17
4.5.2. Paiement pour chaque Maître d'ouvrage .....	18
4.6. Domiciliation .....	18
4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage.....	19
4.8. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région.....	19
Article 5. Modalités de contrôle.....	20
5.1. Exercées par les financeurs.....	20
5.2. Exercées par IDFM .....	20
Article 6. Gestion des écarts.....	21
Article 7. Organisation et suivi de la convention.....	21
Article 8. Propriété, communication et diffusion des études du projet EOLE .....	21

8.1 Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle.....	21
8.2 Communication institutionnelle .....	21
8.3 Confidentialité.....	22
8.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	23
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études NExTEO pour EOLE.....	24
9.1. Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle.....	24
9.2. Communication institutionnelle .....	25
9.3. Confidentialité.....	25
9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études.....	26
Article 10. Modification de l'avant-projet.....	26
Article 11. Bilan de l'opération.....	27
Article 12. Dispositions générales .....	27
12.1. Modification de la Convention.....	27
12.2. Règlement des litiges .....	27
12.3. Résiliation de la Convention .....	27
12.4. Date d'effet et durée de la Convention .....	28
12.5. Mesures d'ordre – Election de domicile .....	28
ANNEXE : Planning prévisionnel de l'opération EOLE .....	40

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
  - La **Région Île-de-France**, représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente en date du \_\_\_\_\_,
  - 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,
  - Le **Conseil Départemental des Hauts-de-Seine**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,
  - Le **Conseil Départemental des Yvelines**, représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,
  - **La Ville de Paris** représentée par la Maire de Paris dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,
  - **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par Mme Anne BOSCHE-LENOIR, en qualité de Directrice générale adjointe Finances et Achats de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- Ci-après désignés par les « financeurs du projet EOLE ».

**En deuxième lieu,**

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

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

**En troisième lieu,**

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

- **SNCF Voyageurs**, Société Anonyme au capital de 157 789 960 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé au 4 rue André Campra, 93200 SAINT-DENIS, et représenté par M. Alain RIBAT en qualité de Directeur de Transilien, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801 02157, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par son Directeur des Gares d'Ile-de-France Pierre LABARTHE ;

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

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

**VISAS :**

**Vu** le code des transports ;

**Vu** la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et notamment son article 14 ;

**Vu** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) ;

**Vu** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment son article 20-1, introduit par l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;

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

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

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

**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 et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports

**Vu** le décret n° 2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Voyageurs et portant diverses dispositions à la société SNCF Voyageurs ;

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

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n° 2017331-0001 du 27 novembre 2017 « DUP modificative » suite à l'évolution de projet dans le secteur de Mantes-la-Jolie, modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2013-8 du 31 janvier 2013 relatif à la déclaration d'utilité publique du projet de « prolongement à l'ouest de la ligne E du RER, projet EOLE » ;

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

**Vu** le Contrat de Plan État-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et sa revoyure signée le 7 février 2017 ;

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





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

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

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

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

### **A) Eole à l'ouest, un enjeu stratégique pour les transports en Île-de-France à l'horizon 2020-2026**

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann-Saint-Lazare (actuel terminus de la branche est du RER E) à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense ainsi qu'à améliorer la qualité de service et à moderniser l'exploitation de l'ensemble de la ligne notamment par le déploiement d'un nouveau matériel roulant et d'un nouveau système d'exploitation (ci-après « le Projet »). Ce projet nécessite la création d'un nouveau tunnel entre Saint-Lazare et Nanterre-la-Folie, la création de trois gares nouvelles, l'adaptation des infrastructures existantes entre Nanterre et Mantes la Jolie et la mise en place d'un nouveau système d'exploitation de la ligne.

A l'horizon 2020-2022, le trafic de l'ensemble de la ligne (branches ouest et est) est estimé à 89.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, représentant un total de 620.000 voyageurs par jour. La mise en service du prolongement du RER E à l'ouest est prévue comme suit dans l'AVP validé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île -de-France du 5 mars 2014 :

- 2024 : mise en service du RER E jusqu'à Nanterre La Folie et bénéfices des premières réalisations à l'ouest ;

-2026 : mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie.

L'article 4 du protocole global de financement fixe de nouveaux délais de mise en service.

Le Projet concourt à deux objectifs principaux :

#### 1/ Faire progresser la qualité de service :

- Contribuer à la désaturation du réseau : le prolongement du RER E crée un deuxième axe Est – Ouest permettant de délester les tronçons centraux des RER A, RER B et D ainsi que la gare Saint-Lazare ;
- Renforcer l'offre de transport en commun et la qualité de service sur l'ensemble de la ligne avec une augmentation des fréquences, un nouveau matériel roulant et des infrastructures adaptées à l'ouest comme à l'est en faveur d'une meilleure régularité et accessibilité ;
- Compléter le maillage du réseau permettant une amélioration des déplacements grâce à des temps de parcours et des correspondances optimisées, en coordination avec les développements mis en œuvre dans le cadre du Nouveau Grand Paris des Transports.

#### 2/ Accompagner le développement des territoires :

- Favoriser le développement de La Défense Seine-Arche ;
- Mieux desservir le territoire de Seine Aval ;
- Accompagner le développement des pôles d'emplois parisiens ;
- Améliorer les conditions de desserte des territoires de l'est de l'Île-de-France ;
- Améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

## **B) Les étapes administratives du Projet : confirmation de son intérêt général en 2013**

L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest est inscrite dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ainsi qu'au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France et Réseau Ferré de France accompagnés par la SNCF ont organisé un débat public sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) du 1<sup>er</sup> octobre au 19 décembre 2010. Sur la base du compte-rendu de la CPDP le conseil d'administration de RFF du 17 mars 2011 et le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 09 février 2011 ont décidé de la poursuite du projet. Parallèlement, RFF et SNCF ont engagé, sous l'impulsion du Syndicat des Transports d'Île-de-France, les études pour constituer le schéma de principe, approuvé en Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 07 décembre 2011, et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Dans la délibération du 7 décembre 2011, le Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé les éléments fonctionnels du Schéma de principe et a demandé « *que le coût du projet, estimé par RFF et SNCF à 3,69 milliards d'euros au stade du Schéma de principe (aux conditions économiques de janvier 2009), soit réduit d'au moins 15% au stade de l'Avant-Projet et qu'il respecte donc un coût d'objectif de 3,140 milliards d'euros (CE 2009) ...* ».

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 16 janvier au 18 février 2012. L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du Projet a été signé le 31 janvier 2013.

Le Projet de prolongement du RER E à l'Ouest, comprenant la réalisation de l'infrastructure et de NEXTEO « Sol », s'inscrit dans le cadre de l'AVP approuvé par le Conseil du STIF le 5 mars 2014 pour un coût d'objectif de 3,327 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009). La validation du Syndicat des Transports d'Île-de-France était assortie de réserves à lever par SNCF Réseau et dans le cadre d'un AVP complémentaire ou modificatif en matière de provisions pour risques isolées, de variante de gare sous le CNIT, de participation financière de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, de scénarios et robustesse d'exploitation et d'engagements de SNCF Réseau/SNCF Mobilités concernant le scénario de matériel roulant. Considérant les éléments apportés par SNCF Réseau, le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé, le 8 juillet 2015, le dossier d'avant-projet modificatif (dénommé ici N°1) relatif au prolongement du RER E à l'Ouest, pour un coût d'objectif recalé à 3,322 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009, soit 3 740,94 M€ aux CE 01/2012). Ce montant intègre les coûts d'études de conception (Avant-Projet, Projet, NEXTEO).

Le Projet est programmé au Contrat de Projets État-Région 2007-2013 et dans le protocole de financement Etat-Région pour la période « 2013-2017 » signé le 19 juillet 2013. L'opération de prolongement de la ligne E de RER à l'ouest est inscrite enfin dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 pour un montant de 1 750 M€.

### **C) Les grandes composantes du Projet et les domaines d'intervention**

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

- la réalisation d'une infrastructure nouvelle en souterrain de 8 km environ entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre,
- le réaménagement de la ligne ferroviaire existante sur 47 km entre Nanterre et Mantes-la-Jolie,
- la création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie,
- un nouveau système d'exploitation NExTEO (hors champ des 3,322 milliards d'euros pour la partie bord),
- un nouveau matériel roulant (hors champ des 3,322 milliards d'euros), participant à la performance du projet.

La mise en œuvre du prolongement du RER E à l'ouest se décline autour de trois grands thèmes totalement interdépendants.

#### **1 - Desserte/exploitation**

Trois objectifs ont été clairement déterminés :

- désaturer la ligne de RER A, actuellement la plus fréquentée et saturée d'Île-de-France avec plus d'un million de voyageurs par jour,
- augmenter l'offre de service en densifiant le réseau de l'ensemble du territoire desservi par le RER E,
- améliorer la qualité de service de l'ensemble de la ligne.

Le Projet répondra à ces enjeux en proposant, à la mise en service complète, une ligne RER performante et robuste avec 22 trains par heure de pointe et par sens dans sa partie centrale et assurera une meilleure desserte à l'ouest comme à l'est.

Afin de préserver la régularité de la ligne du RER E actuelle tout en la connectant aux voies de l'ouest qui seront fréquentées simultanément par les trains normands rapides et les RER, un principe d'exploitation en recouvrement a été retenu entre les gares de Magenta/Rosa Parks et d'Haussmann Saint Lazare. Les seize RER E des « missions est » iront jusqu'à la nouvelle gare de Nanterre La Folie et les six RER des « missions ouest » circuleront, quant à eux, jusqu'à la gare de Magenta/Rosa Parks.

#### **2 – Nouveau Système d'Exploitation : NExTEO pour EOLE**

Le Projet comprend un nouveau système d'exploitation ferroviaire (ci-après « NExTEO ») dont le but est de satisfaire les objectifs de performance de la ligne E du RER, en termes de débit, de temps de parcours et de robustesse de l'exploitation. Avec NExTEO, l'augmentation de l'offre de transport à 28 trains par heure et par sens dans la zone de recouvrement, à l'horizon de la mise en service de LNPN, devient possible, sous certaines conditions liées au matériel roulant et à l'infrastructure.

NExTEO constitue donc une composante indissociable du Projet de prolongement du RER E à l'ouest, et s'inscrit de façon opérationnelle dans le calendrier de cette opération. NExTEO nécessite techniquement :

- une mise en œuvre « sol » : NExTEO sera déployé sur les infrastructures en site quasi-dédié dans le tronçon central entre Nanterre La Folie et Rosa Parks/Pantin. Il devra s'interfacer avec la signalisation et les postes d'aiguillage existants et nouveaux et dialoguer avec le « bord » NExTEO.
- une mise en œuvre « bord » : NExTEO sera installé uniquement sur les nouvelles rames RER NG qui circuleront sur la ligne. Il devra s'interfacer avec les équipements de sécurité du RER NG et dialoguer avec le « sol » NExTEO. Cette partie de NExTEO est complémentaire du Projet tel que défini au Protocole-Cadre. Elle est financée en totalité par le Syndicat des Transports d'Île de France.

### **3 – Infrastructures**

Les infrastructures recouvrent trois postes principaux :

- ouvrages d'art et installations ferroviaires sur le réseau ;
- garages et sites de maintenance ;
- gares.

#### **D) Le financement du projet**

Dans le cadre du Projet, l'État et la Région ont déjà financé, à la date de signature de la présente convention, les conventions de financement des études (AVP, Projet-1<sup>ère</sup> partie) et la deuxième étape de développement de NExTEO pour un montant total de 185,81M€ (CE 01/2012). Le second volet des études « Projet » d'un montant de 114,059 M€ (CE 01/2012) a été financé par la SGP.

Dans l'attente de la signature d'un protocole global, et afin de permettre la continuité du Projet, une première convention de financement de travaux « REA 1 » permettant de couvrir les dépenses associées aux travaux les plus urgents a été financée fin 2015 par la SGP. Le montant de cette convention signée par l'État, SNCF et la SGP est de 159 M€ (CE 01/2012).

Concomitamment à la signature du protocole cadre relatif au financement du projet, les parties ont signé une convention « REA 2 » portant sur le financement d'une seconde tranche des travaux pour un montant de 399,79M€ (CE 01/2012).

Une convention « REA 3 » de 919,84 M€ (CE 01/2012) a été signée par l'ensemble des parties le 24 septembre 2018.

La convention « REA 4 » d'un montant total de 727,20 M€ (CE 01/2012) a été notifiée le 23 septembre 2020 à toutes les parties.

La convention « REA 5 » d'un montant total de 587,13 M€ (CE 01/2012) a été notifiée le 26 juillet 2021 à toutes les parties.

La convention « REA 6 partielle par anticipation » d'un montant total de 158,09M€ (CE 01/2012) est en cours de notification.

Une convention « REA 6 » d'un montant total de 306,57 M€ (CE 01/2012) est en cours de notification.

L'ensemble du montant des études « Avant-projet », « NExTEO », « Projet », et des travaux préparatoires « REA 1 » et « REA 2 », « REA 3 », « REA 4 » et « REA 5 », « REA 6 partielle par anticipation » et « REA 6 » est intégré au coût d'objectif

du projet pour un montant total de 3557,52 M€ (CE01/12). Aussi le **montant du reste à financer (solde de la REA 7), pris en charge dans le protocole, au titre des infrastructures et de la partie « sol » de NEXTEO, s'élève à 168,45 M€ (CE 01/12).**

Le Plan de mobilisation a esquissé en 2009 les grandes lignes du plan de financement de ce projet, associant l'État, la Région, les départements et les établissements publics concernés. Le 6 mars 2013, le Premier ministre a rendu public les arbitrages du gouvernement relatifs au calendrier de réalisation du Grand Paris Express et à sa complémentarité avec la modernisation et le développement du réseau de transport. Eu égard de l'urgence à désaturer le RER A et afin de tenir le calendrier de mise en service fixé à l'horizon 2020, l'opération EOLE bénéficie d'une contribution exceptionnelle de la Société du Grand Paris à hauteur de 1 milliard d'euros en CE 01/2012.

Cet engagement financier a été entériné par la signature du protocole État-Région relatif à la « mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris », le 19 juillet 2013. Comme indiqué à l'article 2.3 du protocole cadre État-Région du 19 juillet 2013, la contribution de la SGP pourra venir en priorité financer les premières phases de l'opération, les études « projet » et les premiers travaux de la période 2015-2016. Elle pourra également « *assurer, de manière transitoire et à titre d'avance de la part des autres partenaires, la totalité du paiement de certaines d'entre elles* ».

Le financement des travaux du prolongement du RER E Eole à l'Ouest est confirmé au Contrat de Plan État-Région Île-de-France 2015-2020, approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015, pour un montant de 1750 M€. Le « restant à financer » sera à inscrire au prochain Contrat de Plan compte tenu de la date prévisionnelle de mise en service.

La part du « bloc local », somme des contributions du Conseil départemental des Yvelines, du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et la ville de Paris, s'établit à un montant de 478,01 M€ (CE 01/2012) qui se répartit comme suit :

- Département des Yvelines : 200 M€,
- Département des Hauts de Seine : 150 M€,
- Ville de Paris : 128,01 M€.

Compte-tenu de l'importance du projet pour le fonctionnement du système de transports en commun franciliens, l'Etat a accepté, afin de boucler le plan de financement de l'opération, de prendre à sa charge, de manière exceptionnelle, une contribution supplémentaire de 500 M€, en attribuant à la Société du Grand Paris des recettes nouvelles lui permettant de financer cette participation supplémentaire. Les maîtres d'ouvrage prendront en outre les mesures d'économie nécessaires pour le bouclage du plan de financement du projet.

Le protocole-cadre de financement notifié en date du 06/02/2017 définit les engagements réciproques des parties concernant les conditions financières pour la mise en œuvre de l'opération de « prolongement du RER E à l'Ouest », selon les termes de l'AVP approuvé par le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présente convention s'inscrit en application dudit protocole, par anticipation partielle de la convention « REA 7 » prévue en 2025. Seuls l'Etat et la Région Île-de-France sont financeurs de la présente convention.

## Article 1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de mettre en place par anticipation une première partie des financements de la convention « REA 7 » prévue en 2025 pour la Région Ile-de-France et l'Etat. Le montant de cette convention « REA 7 partielle par anticipation » viendra en déduction de la convention « REA 7 » prévue en 2025.

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

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

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

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

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

**« REA n°7 partielle par anticipation - PROLONGEMENT DU RER E A  
L'OUEST- EOLE  
Convention relative au financement de la réalisation des travaux REA n°  
7 partielle par anticipation »**

## Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION

### 2.1. Le périmètre de la Convention REA n°7 anticipée et partielle

Le périmètre de cette convention recouvre notamment :

- **Section nouvelle :**
  - Marchés de second Œuvre sur les gares de Porte Maillot et La Défense
  - Continuité et solde des marchés tunnel, entonnement HSL
  - Poursuite et fin des travaux de l'atelier Nanterre
- **Section exploitée à l'Ouest :**
  - Saut de mouton de Bezons : Voie, Caténaires, SIG
  - Secteur Mantes : Plan de voie, gare
  - Atelier de maintenance – Gare de Mantes Station
  - Poursuite des travaux Saut Mouton Mantes (Modifications de programme présentées dans le cadre de l'AVP modificatif rendu à IDFM juillet 2019)

## **2.2. Calendrier prévisionnel de réalisation**

Le délai prévisionnel de réalisation de la phase REA n°7 partielle par anticipation détaillée à l'article 2.1. et dont le financement fait l'objet de la présente, est fixé à 24 mois à compter du passage de la convention en conseil d'administration d'IDFM.

## **Article 3. Rôle et engagements des Parties**

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération EOLE**

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

#### **3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

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

SNCF Voyageurs est maître d'ouvrage sur les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le Réseau ferré national.

SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage pour l'adaptation des bâtiments voyageurs des gares existantes (flux, accessibilité, intermodalité, ...).

#### **3.2.2. Engagements des maîtres d'ouvrage**

Le protocole cadre vaut engagement des Maîtres d'Ouvrage à respecter les engagements pris au titre de l'avant-projet (AVP) du 5 mars 2014 et de l'AVP modificatif du 8 juillet 2015 et notamment, le coût d'objectif de 3 322 M€ CE 2009, sous réserve de la mise à disposition des financements par les partenaires selon les conditions définies dans le protocole-cadre.

Les Maîtres d'Ouvrage s'engagent à mettre en service le prolongement d'Eole dans un délai de 6 ans jusqu'à Nanterre et 8 ans jusqu'à Mantes, à compter de la signature du protocole cadre de financement.

### 3.3 Les financeurs du projet EOLE

#### 3.3.1. Identification

Le protocole-cadre relatif au financement du prolongement du RER E EOLE à l'Ouest, prévoit le plan de financement général du projet suivant :

Financeurs	M€ CE 2012
État	459,93
Région Île-de-France	1 060,28
Société du Grand Paris	1 477,72
Conseil départemental des Yvelines	200,00
Conseil départemental des Hauts-de-Seine	150,00
Ville de Paris	128,01
SNCF Réseau	250,00
STIF	81,51
<b>TOTAL DU FINANCEMENT</b>	<b>3 807,45</b>
Mesures d'économie des maîtres d'ouvrage	15,00
<b>TOTAL DU PROJET</b>	<b>3 822,45</b>

Pour cette convention « REA 7 partielle par anticipation », seuls l'Etat et la région Île-de-France sont financeurs.

#### 3.3.2. Engagements

Le protocole-cadre du prolongement EOLE du RER E prévoit que les financements nécessaires au projet, objet d'autorisations de programme (AP) et d'autorisations d'engagement (AE), seront mis en place, au fur et à mesure de l'avancement du Projet, dans le cadre de conventions de financement.

La signature de la présente convention intervient dans ce cadre et vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.2. des études et travaux précisés à l'article 2.1. de la présente convention, de cette phase de travaux, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

Les autorisations de programme mises en place dans le cadre de la présente convention « REA 7 partielle par anticipation » viendront en diminution de la convention REA 7 prévue en 2025.



## Article 4. Modalités de financement et de paiement

### 4.1. Régime de TVA

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

### 4.2. Coût global du Projet de prolongement du RER E Eole à l'Ouest

Pour mémoire, le coût d'objectif, arrêté en Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France, du Projet de prolongement du RER E Eole à l'Ouest, dans le cadre de l'avant-projet modificatif N°1, s'élève à 3 322 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2009, soit 3 740,94 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2012.

### 4.3. Montants de la convention

Le montant des subventions accordées pour les travaux dans le cadre de cette convention est fixé à **97 000 000 € courants**.

### 4.4. Plan de financement

Le protocole cadre relatif au prolongement du RER E EOLE à l'Ouest, prévoit le financement global du projet.

Pour cette convention de financement de la phase « REA n°7 partielle par anticipation » des travaux de prolongement du RER E EOLE, les montants des crédits de paiements ne concernent que l'Etat et la région Île-de-France pour l'année 2026. Les montants des subventions apportés par les autres financeurs respectent strictement les montants de versement des subventions prévus dans le protocole pour l'année 2026.

Sur cette base, et en accord avec l'article 4.5 de la présente convention, sont construites les clés figurant dans le tableau ci-dessous qui sont destinées à réaliser les appels de fonds dans la limite des contributions forfaitaires :

<b>Prolongement du RER E EOLE à l'Ouest/convention REA7 partielle par anticipation</b> <b>Plan de financement</b> <b>M€ HT courants</b>			
	<b>Etat</b>	<b>Région</b>	<b>Total</b>
Clés	<b>27,84%</b>	<b>72,16%</b>	<b>100%</b>
SNCF Réseau	<b>27 000 000,00</b>	<b>70 000 000,00</b>	<b>97 000 000,00</b>

L'autorisation de programme mise en place dans le cadre de la présente convention « REA 7 partielle par anticipation » viendra en diminution des contributions de l'Etat et de la Région de la convention REA 7 prévue en 2025. En conséquence, les clés de financement seront recalculées en fonction de cette participation.

## **4.5. Modalités de versement des subventions**

### **4.5.1. Versement d'acomptes et du solde au bénéfice des maîtres d'ouvrages**

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

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

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

La demande d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
  - l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses.
  - la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal de chaque maître d'ouvrage.

Les dépenses éligibles antérieures au vote de la présente convention sont prises en compte par dérogation à l'article 17, alinéa 3 du RBF approuvé par délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022.

#### B- Plafonnement des acomptes pour l'Etat et la Région

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

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

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

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

#### C- Versement du solde :

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 versement du solde de la présente convention est subordonné à la production des documents, tels qu'indiqués à l'article 4.5, signés par le représentant légal ou

le directeur financier de chaque bénéficiaire. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, 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 versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et d'une attestation du commissaire aux comptes établissant le coût final de l'opération.

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

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

#### **4.5.2. Paiement pour chaque Maître d'ouvrage**

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.8 de la présente convention.

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

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

#### **4.6. Domiciliation**

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

##### **SNCF Réseau :**

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

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

Financiers	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
REGION ÎLE-DE-FRANCE	2 rue Simone VEIL 93400 St-Ouen	Pôle finance- Direction de la comptabilité	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
ETAT	DRIEA 21-23 rue Miollis 75015 Paris	SpoT / BSF	<a href="mailto:spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a> Tél : 01 40 61 85 61

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 :

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

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

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

#### 4.7. Comptabilité des Maîtres d'ouvrage

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à faire ressortir dans leur comptabilité les dépenses propres à la réalisation de l'opération EOLE.

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

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

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.

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

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

Toute demande de solde est ferme et définitive.

## **Article 5. Modalités de contrôle**

### **5.1. Exercées par les financeurs**

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

Les modalités de contrôle sont les suivantes :

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

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

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

### **5.2. Exercées par IDFM**

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, 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 les documents de suivi financier, dont les items sont détaillés à l'article 6 du protocole-cadre de financement, et les présente à l'occasion de chacun des comités définis au même article du protocole-cadre.

## **Article 6. Gestion des écarts**

Les Maîtres d'Ouvrage sont responsables, dans les conditions de droit commun, de la pleine réalisation du Projet, dans les délais convenus, dans le respect du coût d'objectif du Projet, selon les modalités techniques prévues à l'article 7 du protocole global de financement.

## **Article 7. Organisation et suivi de la convention**

Conformément aux dispositions prévues aux articles 6.1 et 6.2 du protocole-cadre, le suivi de la présente convention s'effectuera dans le cadre d'un comité technique et d'un comité des financeurs.

En application des dispositions prévues à l'article 6.3 du protocole-cadre, des informations pourront être transmises par les maîtres d'ouvrages en dehors des comités préalablement cités.

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

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

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

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

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

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

### **8.2 Communication institutionnelle**

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

- associer les co-signataires de la présente convention à l'élaboration et à la mise en œuvre de toutes les actions de communication institutionnelle relative à l'opération EOLE,
- mentionner les financeurs et IDFM sur tout acte de communication relevant de la communication institutionnelle concernant l'opération EOLE par la présence de leurs logos ou de toute information sur les taux de financement,
- prévoir systématiquement un délai suffisant afin que chaque co-signataire puisse valider les outils et actions significatives de communication institutionnelle, et les premiers outils de communication de chantier.

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

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

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

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

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

### **8.3 Confidentialité**

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

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

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

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

- soient traitées avec la même précaution qu'IDFM ainsi que les financeurs portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que les missions d'IDFM en tant qu'Autorité organisatrice et l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris en tant que financeur
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF

Gares & Connexions. Toutefois, par exception, pour permettre à Île-de-France Mobilités d'assurer son rôle d'Autorité Organisatrice et de mener à bien ses propres expertises, les maîtres d'ouvrage autorisent IDFM à faire appel à des prestataires pour les stricts besoins découlant de son rôle au titre de la présente convention de financement, et communiquer à cet effet des Informations Confidentielles, sous réserve d'en avoir préalablement informé les maîtres d'ouvrage par écrit. IDFM s'assurera que ses prestataires signent un accord de confidentialité préalablement à la communication de ces informations confidentielles.

- conformément à l'article 1204 du code civil, les Parties se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

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

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

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

#### **8.4 Propriété intellectuelle et diffusion des études**

SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, en tant que Maîtres d'ouvrage, peuvent être :

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

En tout état de cause, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions demeurent propriétaires de leurs connaissances antérieures. NExTEO est une marque verbale et semi-figurative déposée.

Les études réalisées directement par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions dans le cadre des prestations objet de la présente convention restent leur propriété.

Sur demande des Parties, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée ou ceux-ci seront rendus accessibles dans une salle de consultation sur le plateau commun EOLE-NExTEO. Les Parties destinataires des résultats



s'interdisent toute diffusion, sans l'accord express de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, dans le respect des obligations de confidentialité prévues à l'article 8.3 de la présente convention. Elles en supportent à défaut les éventuelles conséquences financières.

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

Afin de permettre à IDFM de remplir ses missions d'autorité organisatrice, et plus précisément pour réaliser les expertises nécessaires, rendre ses avis aux financeurs dans le champ d'intervention qui lui est confié au protocole-cadre, les maîtres d'ouvrage communiqueront à IDFM, à sa demande les études et les résultats réalisées dans le cadre de la présente convention, à l'exclusion des études et résultats portant sur NExTEO (bord et Sol). Les études et résultats portant sur NExTEO (Bord et Sol) sont soumis aux modalités particulières de communication/d'accès et de confidentialité qui sont prévues dans les conventions de financement correspondantes.

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

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

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

## **Article 9. Propriété, communication et diffusion des études NExTEO pour EOLE**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention pour ce qui concerne le « Système d'exploitation et de signalisation NExTEO sur EOLE - Acquisition et déploiement pour mise en service ».

### **9.1. Diffusion des documents non protégés par une clause de propriété intellectuelle**

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

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

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

Les Parties s'engagent à respecter la confidentialité de ces documents conformément à l'article 9.3.

## **9.2. Communication institutionnelle**

La communication institutionnelle de NExTEO pour EOLE est assurée conformément aux modalités décrites dans le cadre de l'opération globale pour le prolongement du RER E – EOLE à l'ouest.

## **9.3. Confidentialité**

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

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

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

- soient traitées avec la même précaution que IDFM ainsi que la SGP, l'Etat et la Région portent à la préservation de leurs propres informations confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que les missions d'IDFM en tant qu'Autorité organisatrice et l'Etat, la Région, la Société du Grand Paris en tant que financeur
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions. Conformément à l'article 1120 du code civil, les Parties se portent forts pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

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

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

Enfin, les Parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique. Dans cette hypothèse, il devra

informer SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ou de l'injonction qui lui a été faite de communiquer.

#### **9.4. Propriété intellectuelle et diffusion des études**

SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, en tant que Maîtres d'ouvrage, peuvent être :

- soit propriétaires des études et des résultats d'études respectifs dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage,
- soit utilisateurs à travers une licence d'exploitation ou d'utilisation des études et des résultats d'études respectifs dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage.

En tout état de cause, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions demeurent propriétaires de leurs connaissances antérieures. NExTEO est une marque verbale et semi-figurative déposée.

Les études réalisées par SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions dans le cadre des prestations objet de la présente convention restent leur propriété.

IDFM en tant que financeur de NExTEO Bord et en tant qu'AOT en charge du suivi du projet EOLE (Infrastructure + NExTEO Sol) peut être amené à mener des expertises sur la composante NExTEO Bord en cas d'évolutions de programme, coûts, délais. A ce titre les éléments communiqués ou rendus disponibles par SNCF devront être d'un niveau suffisant pour permettre à Ile de France Mobilités de remplir ses missions de financeur et d'autorité organisatrice.

Sur demande des Parties, une synthèse des résultats de ces études sera communiquée ou ceux-ci seront rendus accessibles dans une salle de consultation sur le plateau commun EOLE-NExTEO. Les Parties destinataires des résultats s'interdisent toute diffusion, sans l'accord express de SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions. Elles en supportent à défaut les éventuelles conséquences financières.

Les parties disposent d'un simple droit de reproduction limité aux besoins strictement liés à l'exécution de la présente convention. Toute diffusion en dehors des personnes destinataires suppose l'accord préalable express du propriétaire concerné.

#### **Article 10. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2.2 de la présente convention) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d>IDFM en tant qu'autorité organisatrice de transport, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil d'administration d>IDFM.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2 de la présente convention, il transmettra, à IDFM et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications

proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, IDFM validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

## **Article 11. Bilan de l'opération**

La convention de financement qui aura pour objet de boucler le financement des travaux actera dans des articles spécifiques :

- les modalités de bilan financiers, d'audit et de clôture de l'opération,
- le bilan LOTI de l'opération.

## **Article 12. Dispositions générales**

### **12.1. Modification de la Convention**

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

### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

### **12.3. Résiliation de la Convention**

Les Parties peuvent prononcer la résiliation de la Convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la Partie en cause par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les autres

Parties sont informées immédiatement de la décision de résiliation qui est prononcée auprès des Maîtres d'ouvrage pour motif d'intérêt général.

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

- si dans ce délai les obligations citées dans la notification ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,

- si l'inexécution des obligations est consécutive à un cas de force majeure.

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

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

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

La convention prend effet, à compter de sa notification par IDFM à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle tient compte des dépenses réalisées à partir du passage de la convention de financement « REA 1 » du projet EOLE au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, soit le 13/11/2015.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 2.2, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 12.3 de la présente convention, soit :

- après versement du solde de la totalité des subventions dues aux Maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.1 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.8.

#### **12.5. Mesures d'ordre – Election de domicile**

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

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

Fait en **dix** exemplaires originaux.

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

Pour l'État,

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

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour la Société du Grand Paris,

Jean-François MONTEILS  
Président du Directoire



Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour la Région d'Île-de-France,

Valérie PECRESSE,  
Présidente du Conseil Régional  
d'Île-de-France

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Ville de Paris,

Anne HIDALGO  
Maire de Paris

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine,

Georges SIFFREDI  
Président du  
Conseil départemental

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour le Conseil départemental des Yvelines,

Pierre BEDIER  
Président du  
Conseil départemental

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR  
Directrice générale adjointe Finances et Achats

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour SNCF Voyageurs,

Alain RIBAT  
Directeur Transilien

Fait en dix exemplaires originaux.

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

Pour Île-de-France Mobilités,

Laurent PROBST  
Directeur Général

Fait en dix exemplaires originaux.

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

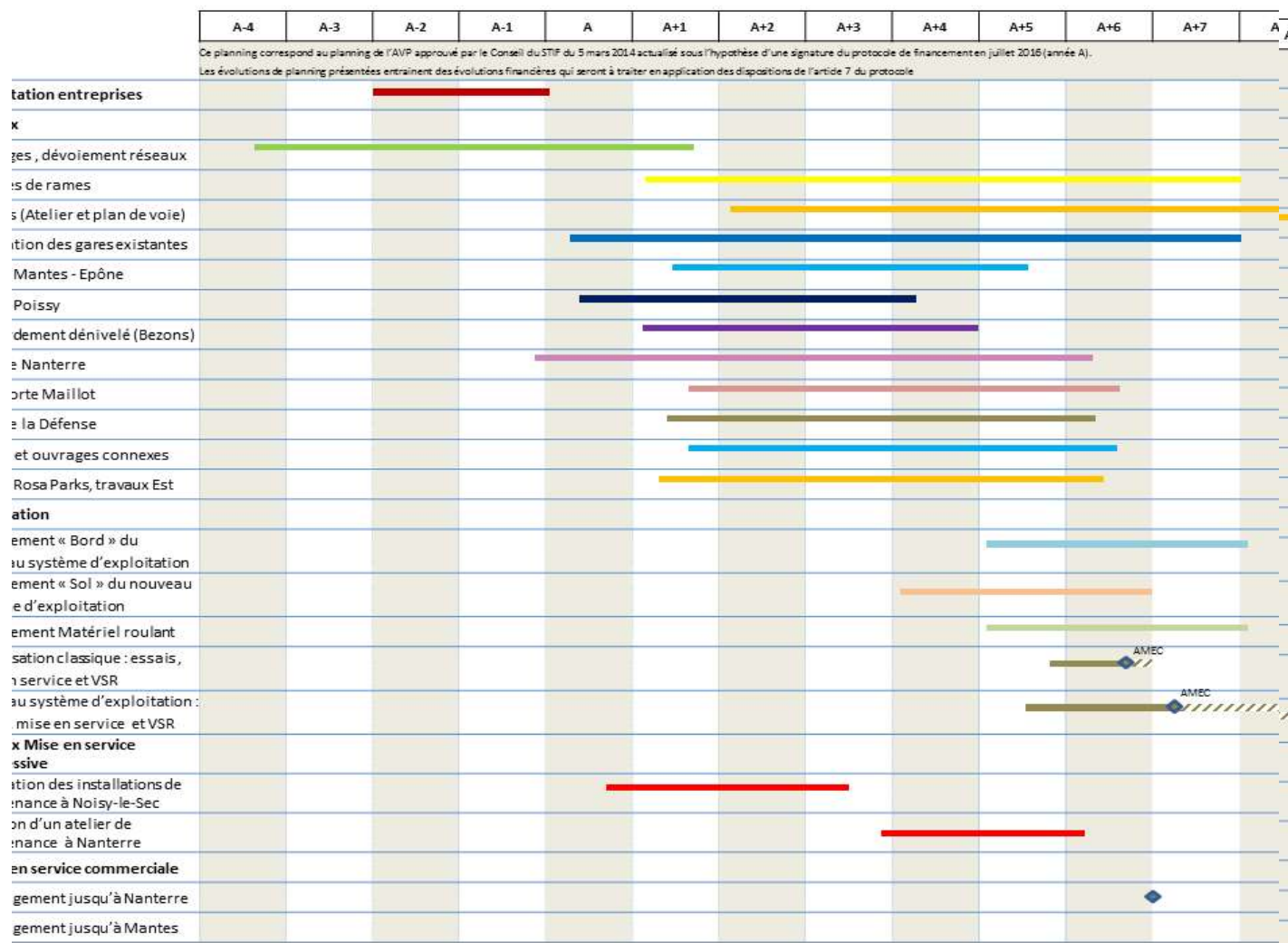
SNCF Gares & Connexions

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



## ANNEXE : Planning prévisionnel de l'opération EOLE

Le planning ci-dessous correspond au planning de l'AVP approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports du 5 mars 2014 actualisé sous l'hypothèse d'une signature du protocole de financement en juillet 2016. Les évolutions de planning présentées ci-dessous par rapport au planning initial de l'AVP, entraînent des évolutions financières qui seront à traiter en application des dispositions de l'article 7 du protocole.



### **Annexe 3 - Construction de la nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny – convention études complémentaires**

# Interconnexion des lignes RER E et Transilien P avec le réseau du Grand Paris Express

## Convention de financement

2023CONV480 et 2023FER020

Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny – Convention de  
financement relative aux études de conception détaillées (PRO)  
complémentaires



## Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération .....	6
Définitions .....	6
Contexte.....	6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION.....	9
1.1 Consistance des études.....	9
1.2 Délai de réalisation .....	10
ARTICLE 2 - Rôles et engagements des parties.....	10
2.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT) .....	10
2.2 La Société du Grand Paris.....	10
2.3 La maîtrise d'ouvrage de l'opération .....	11
2.3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage .....	11
2.4 Les financeurs.....	11
2.4.1 Identification .....	11
2.4.2 Engagements.....	11
ARTICLE 3 - Modalités de financement et de paiement .....	12
3.1 Coût des études PRO complémentaires .....	12
3.2 Plan de financement .....	12
3.3 Engagement .....	13
ARTICLE 4 - Modalités de versement des crédits par les financeurs .....	13
4.1 Régime de TVA .....	13
4.2 Modalité de versement des acomptes.....	13
4.3 Versement du solde.....	15
4.4 Paiement.....	15
4.5 Domiciliation.....	15
4.6 Caducité des subventions .....	16
- Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	16
- Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne.....	17
4.7 Comptabilité de l'opération .....	17
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit .....	17
ARTICLE 6 - Gestion des écarts.....	18
6.1 Dispositions en cas de d'évolution du coût prévisionnel .....	18
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention.....	18
ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération .....	18
7.1 Gouvernance du Grand Paris Express.....	18

7.2	Comité de Suivi de la convention de financement .....	19
7.3	Comité des financeurs de l'opération .....	19
ARTICLE 8	- Propriété intellectuelle et diffusion des études .....	20
8.1	Diffusion des études .....	20
8.2	Propriété intellectuelle .....	20
8.3	Communication .....	20
ARTICLE 9	- Confidentialité .....	20
ARTICLE 10	Dispositions générales .....	21
10.1	Modification de la convention .....	21
10.2	Résiliation de la convention .....	22
10.3	Date d'effet et durée de la convention.....	22
10.4	Mesures d'ordre .....	22

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'Etat**, représenté par le Préfet de la région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la région » dûment mandatée par la délibération n°CP2023-\_\_\_\_\_ de la Commission permanente du Conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_ 2023,
- La **Société du Grand Paris**, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, dont le siège est 30, avenue des Fruitières, à 93200 Saint-Denis et dont le numéro de SIRET est 525 046 017 00030, représentée par Monsieur Jean-François Monteils, président du Directoire, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023,
- La **Métropole du Grand Paris**, représentée par son Président, dûment mandaté par la délibération CM2023 \_\_\_\_\_ du Conseil de la métropole du Grand Paris du \_\_\_\_\_ 2023,
- Le **département du Val-de-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° ..... du conseil départemental en date du \_\_\_\_\_ 2023,
- Le **département de Seine-et-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, dûment mandaté par délibération n° ..... du conseil départemental en date du \_\_\_\_\_ 2023,
- **L'établissement public territorial Paris Est Marne-et-Bois**, représenté par le Président du conseil de territoire de l'établissement public territorial Paris Est Marne et Bois, dûment mandaté par délibération n°19- du conseil de territoire de l'**établissement public territorial** en date du \_\_\_\_\_ 2023,

Ci-après désignés par « **les Financeurs** » ;

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621 773 700 €, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, sa Directrice Générale Adjointe Finance Achats, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désignés par « **le Maître d'ouvrage** », « **le MOA** », ou « **le Bénéficiaire** » ;

**Et en dernier lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n°2016-091 en date du 30 mars 2016 ;

Ci-après désigné comme « **Île-de-France Mobilités** » ou « **l'Autorité organisatrice des transports** ».

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

## **Visas**

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

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

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

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

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation de son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 du 20 mars 2019 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n° 2018/4152 du 18 décembre 2018 déclarant d'utilité publique le projet de construction de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le territoire des communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne ;

**Vu** la convention n° 2013CONV001 relative au financement des études préliminaires sur la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 10 janvier 2013 ;

**Vu** la convention n° 2014CONV038 relative au financement des procédures et des études pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 13 janvier 2015 ;

**Vu** la convention n° 2016CONV498 relative au financement des procédures et des études d'avant-projet pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national du 2 mai 2017 ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2019-002 relative à la création du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Métro Grand Paris Express ;

**Vu** la convention n° 2019CONV407 relative au financement des études de conception détaillées (PRO) et aux premières acquisitions foncières pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 3 mars 2020 ;

**Vu** la convention n° 2021CONV766 relative au financement des travaux préparatoires pour la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny du 24 août 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 d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération n° CS \_\_\_\_\_ du conseil de surveillance de la SGP du \_\_\_\_\_ 2023 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n° CP2023-\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** la délibération de la Métropole du Grand Paris n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du conseil départemental du Val-de-Marne n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du conseil départemental de Seine-et-Marne n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération de l'établissement public territorial Paris Est - Marne-et-Bois n°23-\_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023 approuvant la présente convention de financement ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ 2023 relative à l'approbation de la présente convention,

**Il est convenu ce qui suit :**

## **Préambule : Contexte général de l'opération**

### **Définitions**

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

« **Projet** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service d'une infrastructure nouvelle destinée au transport public de voyageurs.

« **Opération** » : désigne un sous-ensemble du Projet ; en particulier, la partie du Projet (nouvelle gare de Bry Villiers Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien) objet de la présente convention de financement constitue une opération.

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les Résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 8.

« **Résultats des études** » : désigne le dossier d'études de conception détaillée (PRO) réalisé par SNCF Réseau, à partir des études objet de la présente convention.

« **Maitrise d'ouvrage des études** » : désigne les entités en charge de déterminer et réaliser les études, objet de la présente convention, pour la réalisation des travaux de la gare SNCF de Bry Villiers Champigny d'interconnexion au Grand Paris Express. Dans cette convention, il s'agit de SNCF Réseau.

### **Contexte**

#### Grand Paris Express (GPE)

Le projet de Ligne 15 Sud fait partie du réseau de transport public du Grand Paris dont le schéma d'ensemble a été approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 ; ce projet est également inscrit au Schéma directeur de la région d'Île-de-France, dans le cadre de la réalisation du projet de métro automatique du Grand Paris Express ayant pour objectifs d'améliorer les conditions de transport par la désaturation du réseau existant et par le développement des liaisons de banlieue à banlieue.

Les annonces gouvernementales du 6 mars 2013 sur le plan de transports collectifs en Île-de-France, désormais appelé Nouveau Grand Paris, ainsi que celles du 9 juillet 2014, ont arrêté un phasage de la réalisation du métro automatique de 2020 à 2030.



Les objectifs de réalisation de la ligne 15 sud ont été précisés dans le cadre de l'opération d'investissement approuvée par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, le 15 juillet 2013 et le 10 juillet 2015.

Enfin, le comité de pilotage du Nouveau Grand Paris du 28 août 2013 a confié à IDFM la coordination des études conduites par les différents opérateurs, en lien avec les services de l'Etat.

La réalisation de la ligne 15 sud induit la réalisation de différentes gares dont la gare de Bry-Villiers-Champigny.

L'objectif à terme est que le secteur de Bry-Villiers-Champigny comporte deux gares aux fonctions complémentaires :

- la gare de la ligne 15 Sud : elle offrira un accès au Grand Paris Express (GPE) aux populations locales et permettra d'assurer une desserte de qualité des opérations d'aménagement prévues dans son aire d'influence ;
- une nouvelle gare sur le réseau existant du RER E et de la ligne P, qui permettra de desservir le site et assurera les correspondances entre la grande couronne et le réseau du GPE.

L'objectif de mise en service de la ligne 15 sud est fixé à la fin de l'année 2025.

#### La nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien :

Afin d'optimiser l'utilisation de la gare du Grand Paris Express, la gare SNCF sera dans la mesure du possible livrée à une échéance la plus proche possible de celle de la Ligne 15 Sud du réseau Grand Paris Express. Cette gare constitue un élément majeur de la desserte du territoire de l'Est parisien. Elle prend en effet tout son intérêt dans le cadre des projets urbains et de transport du secteur : la Zone d'Aménagement Concertée Marne Europe portée par l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée et l'EPT Paris Est Marne-et-Bois ; la Zone d'Activité Concertée des Simonettes Nord portée par la SADEV 94 ; le projet de site propre bus Altival dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département du Val-de-Marne. De façon réciproque, la réussite et le bon avancement des projets urbains et de transport sont associés à la mise en service de la gare à l'intersection du réseau futur du Grand Paris Express avec le réseau historique.

La gare de Bry-Villiers-Champigny sur le réseau ferré national est en interconnexion avec la gare du même nom du Grand Paris Express sur la Ligne 15 Sud. L'opération consiste en la création d'un nouvel arrêt par la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle sur la ligne existante du RER E et du Transilien P.

La gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny a fait l'objet :

- d'une phase d'études préliminaires comprenant un éclairage précis sur les conditions d'exploitation de la ligne RER E et de la Ligne P intégrant le nouvel arrêt. A l'issue des Etudes Préliminaires, SNCF Réseau a présenté à IDFM, à la SGP, à l'Etat et à la Région un scénario à 3 voies complétées par un tiroir en arrière-gare de Villiers sur Marne répondant le mieux aux besoins associés à l'interconnexion avec le Grand Paris. La concertation publique au titre de l'article L103- 2 du code de l'urbanisme a été conduite sur cette base et a eu lieu du 6 juin au 6 juillet 2016.
- d'une phase d'études d'avant-projet, comprenant la réalisation des études d'AVP sur la base du programme d'opération validé à l'issue des études préliminaires. Ces études ont été approuvées par SNCF Réseau le 11 septembre 2019 et soumises à la contre-expertise d'Île-de-France Mobilités. Cette phase a permis la conduite de l'enquête publique du 4 juin au 6 juillet 2018, permettant au préfet du Val-de-Marne de déclarer le projet d'utilité publique le 19 décembre 2018.
- d'une phase d'études PROjet (PRO) sur la base du programme validé à l'issue des études AVP.

Le projet de gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny consiste en la création d'une gare et de l'ensemble des infrastructures ferroviaires nécessaires à son bon fonctionnement.

### Rappel des conventions de financement déjà conclues depuis les études AVP :

Une convention de financement de 17 200 000 € courants (16 420 000 € CE 03/2019) pour la réalisation des études de conception détaillée (PRO) et acquisitions foncières a été conclue et signée le 3 mars 2020.

Une convention de financement de 26 800 000 € courants (24 073 416 € CE 01/2014) pour la réalisation des travaux préparatoires, entièrement financée par la SGP, a ensuite été conclue et signée le 24 août 2022. Cette convention financée à 100% par la SGP vaut avance sur la quote-part des autres co-financiers, avance à rembourser par les partenaires sur les conventions à intervenir ultérieurement.

### Actualités du Projet depuis la signature de la convention études PRO du 3 mars 2020 :

Lors du comité technique du 17 novembre 2022, SNCF Réseau a informé les partenaires du Projet, que le déroulé des études PRO a été impacté par :

- la crise Covid,
- les décalages de l'ordonnancement des projets de l'axe Est (calendrier EOLE, contrainte capacitaire, besoin de régénération etc.),
- le retard dans la fixation des hypothèses de desserte / grille d'exploitation,
- une démarche nécessaire d'analyse de la valeur / fonctionnelle visant à s'assurer de la bonne performance d'exploitation de l'axe,
- la nécessité de basculer de technologie/génération de poste de signalisation (Argos),
- l'apparition de données géologiques plus défavorables,
- des modifications tardives des projets en interface (projet Altival notamment).

Les éléments précités ont conduit SNCF Réseau à informer les partenaires du renchérissement du coût du Projet et de la nécessité de prolonger les études PRO afin de prendre en compte les résultats de l'analyse fonctionnelle et des études exploitation EOLE à Mantes et BVC, de prendre en compte la nouvelle technologie de poste de signalisation « ARGOS » (offrant une opportunité de réduction du génie civil et des phasages) et de prendre en compte le recalage des travaux basé sur l'hypothèse d'une continuité des travaux (démarrage des travaux principaux mi-2025).

Par conséquent, lors du comité technique du 6 février 2023, SNCF Réseau a confirmé aux partenaires, les demandes de compléments de financement suivantes :

- la première, d'un montant de 3 879 538,15 € courants pour la réalisation des études PRO complémentaires, objet de la présente convention,
- la seconde, d'un montant de 18 896 185 € constants, pour la réalisation des travaux préparatoires complémentaires. Cette demande sera traitée dans le cadre d'une convention de financement ad'hoc.

Lors du comité technique du 01 juin 2023, SNCF Réseau a partagé avec les partenaires les hypothèses sur lesquelles se basent ses demandes de compléments de financement.

Après dialogue de gestion, les partenaires ont fait part de leur accord de principe quant à la prise en charge du besoin de financement pour les études PRO complémentaires, entre fin février et juin 2023, selon les clés de financement de la convention de financement études PRO du 3 mars 2020.

La présente convention formalise donc l'accord des parties pour le cofinancement des études PRO complémentaires en faveur de la création de la future gare de Bry-Villiers-Champigny.

### Coût d'objectif prévisionnel global du Projet

Le coût d'objectif du Projet, défini au niveau de l'avant-projet validé par le Conseil d'administration d'IDFM du 5 février 2020, est de 319 M€ (CE 01/2014).

Ce coût couvre les frais liés aux études d'avant-projet et de projet, aux acquisitions foncières, aux substitutions routières, à l'assistance aux contrats de travaux, aux travaux préparatoires et aux travaux ainsi que l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage et des procédures administratives nécessaires, conventionnés précédemment.

Ce coût ne couvre pas les surcoûts d'entretien et de maintenance engendrés par la réalisation du projet dont, en vertu des dispositions de l'article L. 2111-10-1 du code des transports, les modalités de prise en charge restent à définir.

Ainsi, le coût d'objectif du Projet est différent du coût de réalisation du Projet. Le coût prévisionnel de la phase REA du Projet, défini au stade de l'avant-projet, est estimé à 293 M€ (CE 01/2014).

### **Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif, issu des études AVP du Projet, sont celles de janvier 2014. Le maître d'ouvrage justifie in fine le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif. Le montant financé en euros courants sera calculé en fonction de l'évolution réelle de l'indice TP01.

Ceci-étant exposé, il a été convenu ce qui suit :

## **ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention (la « Convention ») a pour objet :

- de préciser le contenu des études PRO complémentaires ;
- de fixer les engagements réciproques des Parties pour la conduite et le financement des études complémentaires de conception détaillée (PRO) de la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny, de l'infrastructure ferroviaire associée et des ouvrages d'interconnexion avec la gare SGP ;
- de préciser les conditions de suivi de ces études dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien –  
Convention de financement relative aux études PRO complémentaires ».**

### **1.1 Consistance des études**

Le périmètre de la convention couvre :

- Le complément d'études techniques de conception détaillée (PRO) permettant de constituer le dossier PRO (projet) complet de l'opération de nouvelle gare SNCF de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien ;

La description des études est présentée en annexe 1 de la Convention.

Afin d'y parvenir, la convention couvre :

- Les dépenses liées aux bureaux d'études en charge de réaliser les études techniques du changement de technologie Argos ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre pour l'étude des impacts de la technologie Argos sur les ouvrages et équipements de l'opération ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre pour l'étude des évolutions de planning en lien avec les contraintes d'ordonnancement des projets sur l'Axe Est et sous l'hypothèse d'un démarrage des travaux principaux mi-2025 ;
- Les frais de maîtrise d'ouvrage (notamment le pilotage, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, la participation à l'élaboration du dossier PRO des acteurs transverses de SNCF Réseau en charge de l'exploitation et de la maintenance notamment) ;
- Les missions de tous ordres d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant d'assurer la qualité des études tant sur le plan organisationnel, juridique, économique, financier, foncier que technique ;
- Les missions d'assistance réglementaires telles que la coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase conception et le contrôle technique (CT) ;
- Les activités nécessaires au rendu compte de l'avancement des études dans le cadre de la présente convention.

L'ensemble des études associées est mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts du projet.

## **1.2 Délai de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études dans un délai de 12 mois à compter de la date de notification de la Convention.

Le calendrier prévisionnel de la phase PRO est joint en annexe 2 à la présente convention.

## **ARTICLE 2 - Rôles et engagements des parties**

### **2.1 L'autorité organisatrice des transports (AOT)**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France, sous réserve des compétences reconnues à SNCF Réseau, à la Régie autonome des transports parisiens en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure et à l'établissement public Société du Grand Paris.

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

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

Par ailleurs, dans le cadre du pilotage du Nouveau Grand Paris, Île-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports et de la mobilité, a été mandaté par le comité de pilotage interministériel du 28 Août 2013, pour assurer la coordination des études menées par SNCF Réseau sous son périmètre de maîtrise d'ouvrage (MOA) et les études menées par la SGP sous sa maîtrise d'ouvrage concernant le projet de ligne 15 Sud du métro. Il a mis en place une instance de pilotage partenarial associant la SGP, SNCF Réseau, la Région et l'Etat et une méthode de travail partagée afin d'assurer le suivi des Etudes préliminaires (EP), d'Avant-Projet (AVP) et Projet (PRO).

### **2.2 La Société du Grand Paris**

Conformément à l'article 20-1 de la loi n°2010-587 du 03 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris peut financer « *des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris lorsqu'elles appartiennent à l'un des réseaux suivants : - réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France ; - réseau express régional ; - réseau ferré national dans la région Ile-de-France emprunté par des services de transports publics réguliers de personnes relevant de l'article L. 1241-1 du code des transports.* ».

C'est dans ce cadre qu'elle finance une partie de l'Opération dans les conditions prévues par la Convention.

La Société du Grand Paris assure également une coordination d'ensemble du projet global GPE entre les travaux sous sa maîtrise d'ouvrage et ceux sous maîtrise d'autres MOA, y compris pour les éventuels projets urbains et de transport en interface ainsi que pour les relations avec Île-de-France Mobilités (intermodalité, interconnexions, comité sécurité).

## **2.3 La maîtrise d'ouvrage de l'opération**

### **2.3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage**

Conformément aux dispositions des articles L. 2111-9 et suivants du code des transports, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, en application de la loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire et de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, SNCF Réseau transfèrera à la SA SNCF Gares et Connexions ses biens, droits, obligations et autorisations de toute nature, attachés à la gestion des gares de voyageurs.

A compter de cette date, la SA Gares et Connexions sera donc le maître d'ouvrage de la gare de Bry Villiers Champigny. Afin que la SA SNCF Réseau reste maître d'ouvrage de la totalité de l'opération :

- la SA Gares et Connexions devra lui transférer sa maîtrise d'ouvrage afférente à la gare (bâtiment voyageurs et quais).
- SNCF Voyageurs devra lui transférer sa maîtrise d'ouvrage afférente aux nouvelles voies de garage et de maintenance).

Une convention devra être établie, à cet effet, entre SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et SNCF Voyageurs avant démarrage des études sur les périmètres SNCF Gares et Connexions et SNCF Voyageurs.

Le maître d'ouvrage unique s'engage sur :

- la réalisation de l'Opération, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 1.2. ;
- le respect des règles de l'art.

## **2.4 Les financeurs**

### **2.4.1 Identification**

Le financement de l'Opération est assuré, dans les conditions prévues par l'article 5 de la Convention, par :

- l'Etat,
- la Société du Grand Paris,
- la Métropole du Grand Paris,
- la région Île-de-France, dans le cadre du fonds de solidarité régionale pour les interconnexions au réseau du Grand Paris Express adopté le 20 mars 2019,
- le département du Val-de-Marne,
- le département de Seine-et-Marne,
- l'établissement public territorial « Paris Est - Marne-et-Bois ».

### **2.4.2 Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des Financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des études PRO complémentaires objet de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 3.2 de la présente convention.

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

Il convient notamment de noter que le besoin de financement objet de la Convention se base sur le chiffrage du besoin d'études complémentaires présenté par SNCF Réseau lors du Comité Technique du 1<sup>er</sup> juin 2023.

Dans le cas où ce dernier devait être modifié, il pourrait être envisagé d'engager des montants complémentaires par voie d'avenant, selon les conditions définies à l'article 10.1.

## ARTICLE 3 - Modalités de financement et de paiement

### 3.1 Coût des études PRO complémentaires

L'établissement des coûts en euros courants est fait :

- à partir des indices connus à la date de conclusion de la convention ;
- puis de l'application d'une hypothèse d'évolution de l'indice TP 01 de 3% pour les années suivantes.

Les engagements de la Convention sont formulés en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants. Néanmoins, le Maître d'Ouvrage doit justifier *a posteriori* du respect du coût en euros constants dans les modalités rappelées au préambule de la Convention.

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la Convention est évalué à 3 237 945,28€ HT aux CE de janvier 2014, soit **3 879 538,15 € HT courants**.

Une estimation en euros courants des postes nécessaires pour mener à bien cette étape du projet est reprise ci-dessous :

Montants en € HT courants	
Postes de dépenses	Montant
Maîtrise d'œuvre (MOE)	2 892 039,50 €
MOA	520 500,39 €
Autres dépenses de MOA	466 998,26 €
<b>TOTAL</b>	<b>3 879 538,15 €</b>

Cette répartition est indicative et peut évoluer en fonction des dépenses réelles dans un principe de fongibilité par poste, dans le respect de l'enveloppe globale.

### 3.2 Plan de financement

Le plan de financement apporté au titre de la Convention est établi en euros courants HT comme suit :

Financiers	Montant	Part
Etat	451 190,29 €	11,63%
Région Île-de-France	676 591,45 €	17,44%
SGP	1 163 861,45 €	30,00%
Métropole du Grand Paris	830 221,16 €	21,40%
Département du Val-de-Marne	157 897,20 €	4,07%
Département de Seine-et-Marne	299 888,30 €	7,73%
EPT Paris Est Marne-et-Bois	299 888,30 €	7,73%
<b>TOTAL</b>	<b>3 879 538,15 €</b>	<b>100,00%</b>

Ce plan de financement ne préjuge ni des financeurs ni des clés qui seront retenus *in fine* pour le financement de la phase travaux du Projet.



### **3.3 Engagement**

Toutes dépenses effectuées par SNCF Réseau relative au Projet, par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention de financement, dans un souci de respecter le planning général de réalisation de ces études, font parties intégrantes de la Convention et sont ainsi prises en charge par les financeurs.

## **ARTICLE 4 - Modalités de versement des crédits par les financeurs**

### **4.1 Régime de TVA**

S'agissant des dépenses se rapportant à des études relatives à un investissement sur le réseau ferré national ou de dépenses se rapportant à des études sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs ou de SNCF Gares et Connexions, les financements objet de la présente convention en tant que subvention d'équipement ne sont pas soumis à TVA.

### **4.2 Modalité de versement des acomptes**

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 30 % du montant du financement visé à l'article 3.2 est effectué après notification de la Convention à l'ensemble des Parties, à l'exception de la Région (20%), sur justification par le MOA de l'engagement effectif des études (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'Opération). Si cette justification ne porte que sur une partie des études, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des dépenses effectivement engagées.

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 dans les conditions prévues ci-après.

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème du financement. A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 de la convention afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache. Les demandes d'acompte seront établies en euros courants.

#### a – versement des acomptes par l'Etat

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'Etat 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 3.1, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.2 ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.2.

#### c – Versement des acomptes par la SGP

Les appels de fonds de SNCF Réseau auprès de la Société du Grand Paris comprendront les éléments suivants :

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

#### d) Versement des acomptes par la Métropole du Grand Paris

SNCF Réseau procède auprès de la Métropole du Grand Paris aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds sous forme de facture d'avance correspondant à 30 % de la participation de la MGP études objet de la présente convention, soit la somme de 249 066,35 € courants ;
- Après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle de 30% aura été consommée, SNCF Réseau procédera à des appels de fonds sous forme de factures d'acomptes dans la limite de deux appels de fonds par an. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le besoin de financement visé à l'article 3.2. Ils sont accompagnés d'un état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention, et d'un certificat détaillé d'avancement du projet visé par le Directeur d'opération de SNCF Réseau.

#### e) Versement des acomptes par le Département de Seine-et-Marne, le Département du Val-de-Marne et l'Etablissement public territorial Paris Est - Marne-et-Bois.

Les demandes de versement d'acomptes auprès des Départements de Seine-et-Marne, des Départements du Val-de-Marne et de l'Etablissement public territorial Paris Est - Marne-et-Bois comprendront les éléments suivants :

- un courrier de demande de subvention avec la référence de la subvention (nom de l'opération et de la convention),
- l'état récapitulatif des versements déjà obtenus au titre de la présente convention,
- un certificat d'avancement études signés par SNCF Réseau.
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 3.2,
- la demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire.

#### f) Plafonnement des acomptes

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

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la SGP au bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la SGP définie au plan de financement visé à l'article 3.2

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par la Métropole du Grand Paris au bénéficiaire est plafonné à 95% de la participation de la MGP définie au plan de financement à l'article 3.2.



Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par les départements du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne et de l'Etablissement public territorial Paris Est au bénéficiaire est plafonné à 95% de leur participation respective définie au plan de financement à l'article 3.2, par dérogation aux règlements budgétaire et financier.

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.

L'annexe 3 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds.

#### **4.3 Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.2 signés par le représentant légal dûment habilité de SNCF Réseau. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants calculés à partir des indices définitifs.

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.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.2.f s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

#### **4.4 Paiement**

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

Le versement des montants du financement appelés par le Maître d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque Financier à compter de la date de réception par les Financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.2,4.3 et 4.6. Dans la mesure du possible, les Financeurs font leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

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

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit à la connaissance du Maître d'ouvrage, éventuellement sous format électronique.

#### **4.5 Domiciliation**

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

	N° SIRET	Adresse de facturation	Nom du service	N° téléphone/ adresse électronique
Etat		21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEA- SPOT - CBSF	01 40 61 86 60 <a href="mailto:spot.spot.drieatif@developpementdurable.gouv.fr">spot.spot.drieatif@developpementdurable.gouv.fr</a>

<b>SGP</b>	525 046 017 00030	2 mail de la petite Espagne, 93200 Saint-Denis	Direction des services comptables	<a href="mailto:agence.comptable@societedugrandparis.fr">agence.comptable@societedugrandparis.fr</a>
<b>Région</b>	237 500 079 00312	2 rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle Finances – Direction de la comptabilité	<a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeComptabilite@iledefrance.fr</a>
<b>Département du Val-de-Marne</b>	22940028800010	Hôtel du département 94054 Créteil Cedex	DVM	01.49.56.53.10 <a href="mailto:dvm-comptabilite@valdemarne.fr">dvm-comptabilite@valdemarne.fr</a>
<b>Département de Seine-et-Marne</b>	227 700 010 00019	Département de Seine-et-Marne Hôtel du département CS 50337 77010 MELUN CEDEX	Direction des Transports	<a href="mailto:SAFDT@departement77.fr">SAFDT@departement77.fr</a>
<b>EPT Paris Est Marne-et-Bois</b>	20005794100011	1 place Uranie 94340 JOINVILLE-LE-PONT	Direction des Finances et de la Performance	01 48 71 52 92 <a href="mailto:beatrice.petitjean@pemb.fr">beatrice.petitjean@pemb.fr</a>
<b>Métropole du Grand Paris</b>	200 054 781 00022	15-19 avenue Pierre Mendès-France CS 81411 75646 PARIS Cedex 13	Direction des finances	Michaël POUPARD Responsable budgétaire et comptable <a href="mailto:michael.poupard@metropolegrandparis.fr">michael.poupard@metropolegrandparis.fr</a>
<b>SNCF Réseau</b>	412 280 737 20 375	Direction Finances et achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Unité Crédit management	<a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a> <a href="tel:01.85.57.96.70">01.85.57.96.70</a>

## 4.6 Caducité des subventions

### - Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

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

A compter de la date de première demande 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.

- **Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département de Seine-et-Marne**

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité :

- En matière de demande de versement d'un premier acompte

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

- En matière de demande de versement du solde

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

- **Caducité au titre du règlement budgétaire et financier du Département du Val-de-Marne**

Conformément au Règlement budgétaire et financier du Département du Val de Marne, le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai fixé par la convention conclue avec son bénéficiaire pour réaliser les opérations prévues au titre de la convention. A défaut, la subvention sera reversée au département.

En tout état de cause, ce délai ne pourra pas excéder 5 ans à compter du vote de celle-ci et jusqu'à la réalisation des opérations prévues au titre de la convention.

Lorsque des circonstances particulières le justifient, il peut être dérogé à ces délais par délibération de la commission permanente.

Le bénéficiaire devra présenter une demande à cet effet.

#### **4.7 Comptabilité de l'opération**

Le Maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études relevant de l'Opération faisant l'objet de la Convention.

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

### **ARTICLE 5 - Modalités de contrôle et d'audit**

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

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

En cas de non-respect de ces dispositions, les Financeurs se réservent la possibilité de suspendre ses paiements ou de demander le reversement des sommes correspondant aux dépenses insuffisamment justifiées.

L'autorité organisatrice ou l'un des Financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'autorité organisatrice. Le Maître d'ouvrage s'engage à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs.

## **ARTICLE 6 - Gestion des écarts**

### **6.1 Dispositions en cas de d'évolution du coût prévisionnel**

#### **- En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le Maître d'ouvrage unique s'avèrent inférieures au coût prévisionnel des dépenses, défini à l'article 3.1, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 3.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux Financeurs en cas de trop perçu.

#### **- En cas de perspective de dépassement**

Au cours des études, s'il apparaît que le coût prévisionnel visé à l'article 3.1 ne peut être respecté malgré toutes les mesures correctives proposées, le maître d'ouvrage fournit aux Financeurs et Île-de-France Mobilités un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux Financeurs, et d'un avis des Financeurs, qui s'appuient notamment sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les Financeurs préciseront alors, lors du Comité des financeurs visé à l'article 7.3, le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 3.1. Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage. 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 maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

### **6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études prévu à l'article 1.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du maître d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences y compris financières.

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

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

## **ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération**

### **7.1 Gouvernance du Grand Paris Express**

La gouvernance du Projet se poursuit dans le cadre de la mission de coordination sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités sur les interconnexions ferroviaires. Pour rappel, ce groupe de travail partenarial (DRIEAT, Région, Île-de-France Mobilités, SGP, RATP, SNCF) est composé d'un comité technique et d'un comité de pilotage.

## **7.2 Comité de Suivi de la convention de financement**

Il est constitué un comité de suivi de la convention de financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à la Convention.

Ce Comité de Suivi de la convention de financement se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire. Ses membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions, en coordination avec la SGP en tant que coordinateur de l'ensemble des projets en interface (interconnexions et projet urbains). Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et la SGP en appui. Il fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux Financeurs, et éventuellement d'un avis des Financeurs si ceux-ci en expriment le souhait.

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage lors de ce comité de suivi devra être transmis aux membres du Comité de Suivi de la convention de financement, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi de la convention de financement.

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

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

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études,
- la mise au point de la stratégie foncière et sa mise en œuvre,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

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

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente Convention, le Maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants prévisionnels et en euros aux conditions économiques de référence de janvier 2014 pour toute la période de réalisation.

## **7.3 Comité des financeurs de l'opération**

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les signataires de la présente convention.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins quinze jours préalablement à la tenue du comité.

Le Maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention d'Île-de-France Mobilités et des signataires de la présente convention de l'exécution de ses missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux signataires de la présente convention.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le Comité de Suivi de la Convention de Financement décrit à l'article 7.2. Le maître d'ouvrage présente 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 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

En outre, le Comité des financeurs se prononce et valide la stratégie foncière proposée par le Maître d'ouvrage.

## **ARTICLE 8 - Propriété intellectuelle et diffusion des études**

### **8.1 Diffusion des études**

Le maître d'ouvrage transmet à l'ensemble des Financeurs et à Île-de-France Mobilités les Résultats des études visées dans la présente convention en deux exemplaires papier et un exemplaire sous format CD-Rom.

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

Les Parties s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis, conformément à l'article 9.

### **8.2 Propriété intellectuelle**

Les Etudes et les résultats d'Etudes réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage qui les a réalisés, et qui demeure seul titulaire des droits de propriété intellectuelle.

L'ensemble des résultats des études sera communiqué aux Parties qui s'interdisent toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord du propriétaire concerné.

Île-de-France Mobilités peut utiliser les Résultats des études pour pouvoir notamment, sans que cela ne soit limitatif, réaliser des expertises et contre-expertises, veiller à la cohérence et assurer la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Ile-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 (conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports).

Île-de-France Mobilités s'engage à ne diffuser les résultats d'Etudes qu'en interne, ainsi qu'à ses prestataires dans le cadre strict de leurs missions confiées par Île-de-France Mobilités.

Cette cession de droits est consentie pour l'Île-de-France, à titre gratuit et pour la durée de l'Opération « nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du transilien ».

### **8.3 Communication**

Les Parties s'engagent à faire mention des financements accordés dans le cadre de la présente convention dans toute publication ou communication des Etudes, notamment par une indication portée sur les documents finaux.

L'ensemble des dossiers d'Etudes, documents et supports d'information mentionnera de manière explicite les logos des financeurs et de SNCF Réseau.

## **ARTICLE 9 - Confidentialité**

Pendant toute la durée de la Convention et pendant cinq années civiles suivant son terme les parties s'engagent à traiter les informations liées à cette Convention, comme strictement confidentielles et non divulguables.

Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables :

- aux Etudes elles-mêmes dans l'hypothèse où, le Maître d'ouvrage autoriserait leur diffusion par une autre Partie ;



- aux éléments du Résultat des d'Etudes qui feront partie du dossier à faire approuver par les Conseils d'Île-de-France Mobilités, mais qui ne seraient pas considérés comme des informations confidentielles.

Les parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de cinq (5) années qui s'ensuivront, les informations confidentielles telles que définies ci-avant :

- soient traitées avec la même précaution que les parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles,
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que leurs missions respectives telles que définies dans la présente convention sur le Projet,
- ne soient pas divulguées à des tiers, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la partie propriétaire des informations, sauf exceptions prévues ci-après,
- Conformément à l'article 1204 du code civil, les parties se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente Convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles les parties apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leurs possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leurs soient communiquées par l'autre Partie ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la Convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

Enfin, les Parties ne sont pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent article :

- en cas d'injonction d'un tribunal ou de toute autre autorité de contrôle de fournir des informations confidentielles à l'autre partie,
- en application d'une obligation légale ou réglementaire qui imposerait à la partie destinataire de communiquer des Informations Confidentielles à l'autre partie,
- en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des informations confidentielles à une autorité publique ou à un tiers. Dans cette hypothèse, ils doivent informer la partie propriétaire des informations de la requête ou de l'injonction qui leur a été faite de communiquer.

## **ARTICLE 10 Dispositions générales**

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

La présente Convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

#### Cession

Les Parties ne peuvent céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des Parties.

#### Règlement des litiges

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

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

Les éventuels litiges ne pouvant être réglés de manière amiable entre les parties sont de la compétence du tribunal administratif de Paris.

## **10.2 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation des bénéficiaires des subventions, sauf à ce que ces derniers justifient des coûts et préjudices résultant pour eux de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues aux titulaires des marchés passés pour la réalisation des travaux et expertises objet de la présente convention.

## **10.3 Date d'effet et durée de la convention**

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

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

## **10.4 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 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour l'Etat,

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

**La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour la Région

**Valérie PECRESSE**

Président du conseil régional d'Île-de-France

**La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour la SGP,

**Jean-François MONTEILS**  
Président du directoire

**La présente convention est établie en 9 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 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour le Département du Val-de-Marne

**Olivier CAPITANIO**  
Président du Conseil départemental

**La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour le département de Seine-et-Marne

**Jean-François PARIGI**  
Président du Conseil départemental

**La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour l'établissement public territorial  
Paris Est – Marne-et-Bois

**Olivier CAPITANIO**  
Président du Territoire

**La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**  
Directeur Général



**La présente convention est établie en 9 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.**

Pour SNCF Réseau,

Anne BOSCHE-LENOIR  
Directrice Générale Adjointe Finance Achats

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Contenu des études

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel

Annexe 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

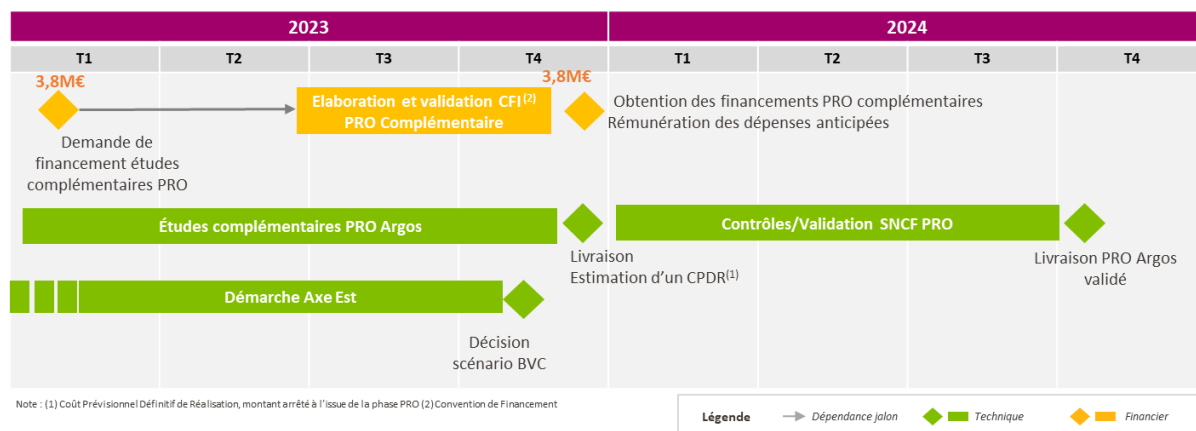
**ANNEXE 1 :**  
**Contenu des études**

---

**Les livrables pour la phase PRO sont :**

- I. Dossier de Synthèse
  - 1. Note de Synthèse
  - 2. Synthèse des couts
    - 2.1 Notice de synthèse des couts
    - 2.2 Décomposition des couts
  - 3. Planning du projet
    - 3.1 Planning global de l'opération
    - 3.2 Planning détaillé des travaux
    - 3.3 Planning capacitaire
  - 4. Plans de synthèse
  - 5. Phasage travaux
- II. Dossiers techniques
  - 1. Notices techniques
    - 1.1 Notice infra (tracé, voie, assainissement, terrassement, hydraulique, VRD)
    - 1.2 Notice OA (soutènements, VRD)
    - 1.3 Notice sous-systèmes (signalisation, IFTE, EALE, CEM, Telecom)
    - 1.4 Notice Gare
    - 1.5 Dévoiement de réseaux
  - 2. Pièces graphiques
    - 2.1 Plans Ouvrage d'art
    - 2.2 Plans VRD
    - 2.3 Plan Amiante (si nécessaire)
- III. Avis CSPS
- IV. Mesures environnementales
- V. Plan de Synthèse
- VI. Analyse de risques
- VII. Données d'entrée

## ANNEXE 2 : Calendrier prévisionnel indicatif



**ANNEXE 3 :****Échéancier prévisionnel des appels de fonds du maitre d'ouvrage**

---

<b>Financier</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Montant</b>
<b>Echelonnement</b>	<b>30%</b>	<b>70%</b>	<b>100%</b>
Etat	135 357,09	315 833,20	451 190,29
Région Île-de-France	202 977,44	473 614,02	676 591,45
SGP	349 158,43	814 703,01	1 163 861,45
Métropole du Grand Paris	249 066,35	581 154,81	830 221,16
Département du Val-de-Marne	47 369,16	110 528,04	157 897,20
Département de Seine-et-Marne	89 966,49	209 921,81	299 888,30
EPT Paris Est Marne-et-Bois	89 966,49	209 921,81	299 888,30
<b>TOTAL</b>	<b>1 163 861,45</b>	<b>2 715 676,71</b>	<b>3 879 538,15</b>

## **Annexe 4 - Ligne Paris-Troyes – Electrification Phase 2 – Convention travaux tranche 1**



# Convention

relative au financement des travaux d'électrification  
de la ligne Paris-Troyes

Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes

Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation,  
de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art.

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

## Conditions particulières

GEREMI - compte F58185	ARCOLE	GCF 2300167
------------------------	--------	-------------

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 dûment mandatée par la délibération n° XXXX de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du JJ/MM/AA ;

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, dûment 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,
- 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 anticipée des études de projet des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes du 28 juillet 2021,
- 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 convention relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en cours de signature,
- 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 13 décembre 2022 portant création du fonds relais « 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 État-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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 convention de financement relative au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art 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 au financement des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes, Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation, de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art et autorisant son Maire à la signer.

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1.</b>	<b>OBJET .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 2.</b>	<b>MAÎTRISE D'OUVRAGE .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 3.</b>	<b>DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 1 .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 4.</b>	<b>DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION .....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 5.</b>	<b>MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 1.....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 6.</b>	<b>FINANCEMENT DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 1 .....</b>	<b>12</b>
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	12
6.1.1	Coût des travaux aux conditions économiques de référence .....	12
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
<b>ARTICLE 7.</b>	<b>APPELS DE FONDS.....</b>	<b>13</b>
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
<b>ARTICLE 8.</b>	<b>NOTIFICATIONS - CONTACTS .....</b>	<b>18</b>
<b>ANNEXES</b>		

## IL A ÉTÉ PRÉALABLEMENT 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. Elle a été modifiée par deux avenants (janvier 2019 et décembre 2020).

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. Le solde de l'opération phase 1 nécessitera la mise au point d'un avenant final.

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 État-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 convention de financement pour la réalisation 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 concerne le financement d'une première partie des dépenses de ces travaux anticipés 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 concerne le financement d'une seconde partie des dépenses de réalisation 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 de la phase 2 a été signé le 5 avril 2023 et intègre :

- D'une part, les premières dépenses de travaux préparatoires précités,
- D'autre part, l'impact lié à l'évolution des modalités d'indexation des coûts du fait du contexte inflationniste constaté depuis début 2022,
- Ainsi que le concours financier obtenu de l'Union Européenne.

La seconde partie de ces travaux fait l'objet de la convention relative au financement de la phase REA anticipée des travaux préparatoires d'électrification de la ligne Paris-Troyes, phase 2 : section Nogent-sur-Seine / Troyes en cours de signature.

La mise en œuvre du planning optimisé de la phase REA, dont le scénario d'une mise en service en août 2028 a été entériné lors du comité de pilotage du 20 juillet 2022, se traduit par un « chevauchement » de la fin des études de projet (prévue fin mars 2024) et le début de la phase de réalisation.

En effet, le respect du planning général de l'opération nécessite une anticipation de la phase de réalisation avec des travaux préparatoires, des consultations pour les marchés de travaux et des commandes de matières dès début 2024.

En attendant de pouvoir établir un plan de financement basé sur le montant estimatif de la phase de réalisation issu des études de projet, il a été nécessaire de réactualiser la dernière estimation de ce montant issu du protocole de financement de 2016 (basée sur les études avant-projet de 2011), soit 102 M€ aux CE 06/2010, 141 M€ courants. Le coût de l'opération estimé à dire d'expert a très significativement augmenté en comparaison à celui du protocole et, s'établit à 190,6 M€ aux CE 06/2010 soit 306,9 M€ courants.

La présentation de l'évolution prévisionnelle des coûts de la réalisation des travaux a été faite aux partenaires lors d'un atelier dédié en date du 31 mai 2023. Les partenaires ont souhaité qu'un conventionnement par tranche soit étudié.

Ce principe de conventionnement a été présenté aux partenaires lors d'un atelier dédié suivi d'un comité opérationnel le 21 juin 2023. Le principe envisagé est le suivant :

- Une convention tranche 1, objet de la présente convention, qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2024 dont le montant (58,2 M€ CE 06/2010 soit 88,2 M€ courants) issu de l'estimation à dire d'expert sera réajusté à l'issue des études de projet via un avenant à la présente convention,
- Une convention tranche 2 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2025 dont le montant sera établi à partir des conclusions des études de projet,
- Une convention tranche 3 qui couvre les travaux, les dépenses et les marchés 2026 et au-delà dont le montant sera établi à partir des conclusions des études de projet.

Lors du comité de pilotage du 7 juillet 2023, les partenaires ont donné leur accord de principe pour l'instruction et la validation par leurs organes délibérants respectifs d'une convention de financement tranche 1 de 88,2 M€ courants à intervenir en 2023 afin de financer les besoins de la phase réalisation en 2024 et pour tenir l'objectif d'une mise en service en août 2028. Ce financement sera pris en compte dans les volets mobilité des CPERs des régions Île-de-France et Grand Est en cours de négociation.

D'autres conventions de financement permettront de couvrir l'ensemble des besoins d'engagement du projet.

La présente convention formalise donc l'accord des parties pour le financement des travaux de la phase 2 – tranche 1 du projet d'électrification de la ligne Paris Troyes - section Nogent-sur-Seine - Troyes.

## IL A ÉTÉ ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

---

### ARTICLE 1. OBJET

---

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir la consistance de la phase opérationnelle tranche 1 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes, les délais de réalisation, l'assiette de financement et le plan de financement de ces travaux.

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 opérationnelle tranche 1 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes.

### ARTICLE 3. DESCRIPTION ET PÉRIMÈTRE DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 1

---

La phase opérationnelle tranche 1 couvre les engagements liés aux :

- Travaux préparatoires signalisation, voie, EALE (Équipement d'Alimentation des Lignes Électrifiées), d'adaptation des ouvrages d'art,
- Marchés et commandes lancés en 2024.

La phase opérationnelle tranche 1 consiste à réaliser principalement les travaux suivants :

- Travaux préparatoires de signalisation : déplacement des câbles de signalisation au droit des ouvrages d'art,
- Travaux voie : création des plateformes d'accès aux voies ferrées,
- Travaux de réfection des pistes,
- Travaux EALE : travaux de terrassement des plateformes pour les postes autotransformateurs et la sous-station,
- Travaux de mise en place des écrans de protection caténaire sur les ouvrages d'art dont le gabarit est apte à l'électrification,
- Travaux de maîtrise de la végétation,
- Travaux d'installation des équipements radio.

La présente convention couvre également :

- Les engagements liés aux marchés et commandes à lancer en 2024,
- Les dépenses de maîtrise d'œuvre, d'assistance à maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de Sécurité Logistique engagées en 2024.

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



## **ARTICLE 4. DÉLAI PREVISIONNEL DE RÉALISATION**

---

La durée prévisionnelle de la phase opérationnelle tranche 1 de la réalisation des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes - Phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes de réalisation des travaux (y compris les procédures marchés associées : élaboration du dossier de consultation des entreprises et appels d'offres) est de 66 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

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 et missions 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 et missions dans le respect du calendrier décrit ci-avant, la présente convention de financement doit être signée par l'ensemble des collectivités signataires au plus tard le 31 décembre 2023. A défaut, le calendrier prévisionnel sera ajusté dans le cadre des instances de suivi prévus à l'article 5 de la présente convention.

## **ARTICLE 5. MODALITÉS DE SUIVI DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 1**

---

En complément des dispositions de l'article 5 des Conditions Générales, le suivi de la phase opérationnelle tranche 1 objet de la présente convention est organisé comme suit et conformément à l'article 8 du protocole de financement du 13 septembre 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.

Les Parties conviennent que les conditions et modalités prévues à la présente convention sont issues d'hypothèses partagées entre les Parties et issues des études à dire d'experts dont la vérification sera constatée à la suite du rendu des résultats des études de projet dans le cadre des comités de suivi prévus au présent article.

Ainsi, les Parties conviennent de se réunir dans le cadre d'un comité de pilotage à la suite de l'achèvement des études de projet prévu en mars 2024 afin de constater notamment les éventuels écarts entre le programme et l'enveloppe financière prévue par la présente convention et le résultat de

ces études de projet. Elles statueront alors des suites à donner à l'opération dans le respect des dispositions prévues à l'article 6.3 de la présente convention.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE LA PHASE OPÉRATIONNELLE TRANCHE 1**

### **6.1 Assiette de financement**

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

L'estimation du coût de la phase opérationnelle tranche 1 est fixée à 58 221 446 € 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 (*Mars 2023 : indice ING : 131,9 et indice TP01 : 128,9*) et de la chronique d'indexation pour 2023, 2024, 2025, 2026 et au-delà, le besoin de financement est évalué à 88 221 418 € HT courants.

### **6.2 Plan de financement**

Les cocontractants s'engagent à participer au financement de la phase opérationnelle tranche 1 selon les clés de répartition suivantes :

<b><i>Phase opérationnelle tranche 1</i></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 %	15 879 855,24 €	25 %	22 055 354,50 €	37 935 209,74 €
Régions	18 %	15 879 855,24 €	23,215 %	20 480 602,19 €	36 360 457,43 €
Départements *	7 %	6 175 499,26 €	1,785 %	1 574 752,31 €	7 750 251,57 €
Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	6,015 %	5 306 518,29 €			5 306 518,29 €
Ville de Troyes	0,857 %	756 057,55 €			756 057,55 €
Communauté de Communes du Nogentais	0,043 %	37 935,21 €			37 935,21 €
Communauté de communes des Portes de Romilly-sur-Seine	0,043 %	37 935,21 €			37 935,21 €
Ville de Nogent-sur-Seine	0,021 %	18 526,50 €			18 526,50 €
Ville de Romilly-sur-Seine	0,021 %	18 526,50 €			18 526,50 €
SNCF Réseau	0 %	0€	0 %	0 €	0€
<b>Total</b>	<b>50 %</b>	<b>44 110 709,00 €</b>	<b>50 %</b>	<b>44 110 709,00 €</b>	<b>88 221 418,00 €</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.

### **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.

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

- Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20% du montant de la subvention est effectué après notification de la présente convention, sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une partie des travaux de la tranche 1, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des travaux effectivement engagés.  
En l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 7.4 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.
- Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés 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 au fonds relay CPER Mobilités 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 relay 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.

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 87 33 63 74 <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  Code service exécutant : /	01 64 14 72 69 01 64 14 72 40  <a href="mailto:johanne.boillot@departement77.fr">johanne.boillot@departement77.fr</a> <a href="mailto:christophe.biziere@departement77.fr">christophe.biziere@departement77.fr</a>
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  Code service exécutant : /	03 25 45 27 27  <a href="mailto:tcmdepenses@troyes-cm.fr">tcmdepenses@troyes-cm.fr</a>
Ville de Troyes	Hôtel de ville Troyes Place Alexandre Israël BP767 10026 Troyes Cedex	Direction des Finances  Code service exécutant : 310	03 25 42 34 57  <a href="mailto:s.jamard@ville-troyes.fr">s.jamard@ville-troyes.fr</a>
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  Code service exécutant : /	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>
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  Code service exécutant : /	03 25 39 46 56  <a href="mailto:arnold.messie@ccprs.fr">arnold.messie@ccprs.fr</a>
Ville de Nogent- sur-Seine	Hôtel de ville Nogent-sur- Seine 27, Grande Rue Saint- Laurent 10400 Nogent-sur-Seine	Direction Finances  Code service exécutant : /	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>
Ville de Romilly- sur-Seine	Mairie de Romilly-sur- Seine 1, rue de la Boule d'Or 10100 Romilly-sur-Seine	Secrétariat Général  Code service exécutant : /	03 25 21 87 18  <a href="mailto:s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr">s.general@mairie-romilly-sur-seine.fr</a>
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 00312	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 (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.

- 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.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr](mailto:spot.drieat-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)

[christophe.biziere@departement77.fr](mailto:christophe.biziere@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'Etape 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 évènements 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 des travaux d'électrification  
de la ligne Paris-Troyes

Phase 2 : section Nogent-sur-Seine – Troyes

Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation,  
de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art.

(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
Foncier	542 243 €
Travaux et fournitures (MBP)	48 238 673 €
MOE	3 602 655 €
MOA	987 483 €
<b>Coût brut</b>	<b>53 371 054 €</b>
Provision pour risques	4 850 392 €
<b>Coût net</b>	<b>58 221 446 €</b>

En € courants hors taxes	
Rubriques	Montant
Foncier	784 220 €
Travaux et fournitures (MBP)	73 542 490 €
MOE	5 104 501 €
MOA	1 399 137 €
<b>Coût brut</b>	<b>80 830 348 €</b>
Provision pour risques	7 391 070 €
<b>Coût net</b>	<b>88 221 418 €</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 opérationnelle tranche 1	30 juin 2029
Indice représentatif	06/2010 : TP01 : 99,7    ING : 100,2
Dernier indice connu	03/2023 : TP01 : 128,9    ING : 131,9
Taux d'indexation global par indice	TP01 : 52,37 %    ING : 41,69 %



## 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 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 (5 OA),
  - Par remplacement et relevage du tablier (11 OA),
  - Par démolition et non reconstruction de l'ouvrage (3 OA),
  - Par démolition et reconstruction de l'ouvrage (4 OA),
  - Par démolition des culées : pont-route dont le tablier a déjà été déposé (2 OA).

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

**NB : ces solutions techniques de l'adaptation des OA au gabarit électrique sont issues des études d'avant-projet de 2011 et des premiers éléments des résultats intermédiaires des études de projet et certaines sont susceptibles d'évoluer avec les conclusions de ces études de projet.**

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,
- OA n°50 (pont communal, démolie 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 piéton compatible PMR.

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 caténares)
35	Marmay-sur Seine	116,016	Grande rue	Remplacement et relevage du tablier *
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 privé	Démolition des culées
39	Saint Hilaire-sous-Romilly	122,999	Passerelle piéton dite de Faverolles	Ouvrage démoli et non reconstruit (report sur OA 40)
40	Saint Hilaire-sous-Romilly	123,216	Chemin sous la rue des Tilleuls	Remplacement et relevage du tablier avec accessibilité PMR
41	Romilly-sur-Seine	125,401	D19	Remplacement et relevage du tablier
42	Romilly-sur-Seine	128,167	Avenue de la liberté	Remplacement et relevage du tablier. Anticipation phase 1
43	Romilly-sur-Seine	129,838	Passerelle piéton Rue Mignonnette	Ouvrage démoli et non reconstruit *
44	Romilly-sur-Seine	130,186	Rue Gornet Boivin prolongée	Remplacement et relevage du tablier *
45	Mazières-La Gde-Paroisse	134,516	Rue de l'Orme	Remplacement et relevage du tablier
46	Mesrigny	140,860	Route de Méry	Remplacement et relevage du tablier *
47	Vallant-Saint-Georges	142,541	Chemin rural dit « Voie de Bury »	Remplacement et relevage du tablier
48	Saint Mesmin	146,452	D31	Remplacement et relevage du tablier *
49	Savières	148,897	Chemin de Blives	Relevage du tablier existant
50	Savières	150,459	Chemin Vicinal dit « Voie Champêtre »	Ouvrage démoli et non reconstruit
51	Payns	153,426	D165	Remplacement et relevage du tablier *
52	Payns	154,848	Chemin Vicinal dit « Voie des Fontaines »	Ouvrage démoli et remplacé par une passerelle piéton
53	Saint Lye	156,122	Rue de Montherlant	Relevage tablier existant
54	Saint Lye	156,886	Chemin rural dit « Voie Chaire »	Remplacement et relevage du tablier
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 et relevage du tablier
57	Troyes	161,845	D610	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
58	La Chapelle Saint-Luc	161,881	Rue des Nozeaux	OA démoli et reconstruit Anticipation phase 1
59	La Chapelle Saint-Luc	161,881		OA démoli et reconstruit Anticipation phase 1
60	Troyes	164,160	Rue Général Sarrail	Relevage du tablier existant
61	Troyes	165,020	Passerelle piéton Marie de Champagne	Démolition et reconstruction
62	Troyes	165,169	Avenue Marguerite Flavien Buffard	Démolition et reconstruction
63	Troyes	165,263	Rue du Lieutenant Pierre Murard	Relevage du tablier existant
64	Troyes	165,743	Rue Fernand Giroux	Laissé en l'état (pose d'auvents caténares)
65	Troyes	166,315	Rue RN 60	Laissé en l'état
66	Troyes	166,495	Passerelle piéton Couturat	Démolition et reconstruction

\*Equipements complémentaires des OA ou travaux pris en charge financièrement par le gestionnaire de voirie.

## Conditions de réalisation des travaux :

Les travaux seront réalisés sous couvert :

- D'une ITC (Interruption Temporaire de Circulation) de nuit en semaine,
- D'une ITC certains week-end pour les travaux d'adaptation des ouvrages d'art au gabarit d'électrification,
- D'une coupure estivale de la ligne entre Troyes et Nogent-sur-Seine (juillet et août 2025, 2026 et 2027) pour la massification des travaux au cours de ces périodes et la réalisation des travaux d'adaptation des OA les plus contraignants.

## Détails des travaux objets de la présente convention :

La phase opérationnelle de la tranche 1 de la phase réalisation portent sur :

- Les travaux préparatoires suivants :
  - Travaux préparatoires de signalisation : concerne un premier ensemble de travaux de génie civil de signalisation sur toute la ligne et particulièrement liés aux détournements et à l'aménagement d'artères à réaliser au droit de tous les ouvrages d'art devant être modifiés,
  - Travaux voie : réalisation de l'ensemble des travaux pour les accès à la plateforme ferroviaire et à la sous-station et aux postes autotransformateurs,
  - Travaux de réfection des pistes : porte sur les travaux de réalisation mais aussi de maintien en condition opérationnelle des chemins et pistes nécessaires au chantier. Ces travaux se dérouleront de 2024 à 2029,
  - Travaux de terrassement EALE (Equipement Alimentation Lignes Electrifiées) : travaux de terrassement des plateformes pour les postes autotransformateurs et la sous-station,
  - Travaux de mise en place des écrans de protection caténaire sur les ouvrages d'art dont le gabarit est apte à l'électrification (OA 34, 36, 57 et 64),
  - Travaux de maîtrise de la végétation : travaux d'élagage, de débroussaillage qui débutent dès 2024 compte tenu des périodes contraintes pour réaliser ces travaux,
  - Travaux d'installation des équipements radio : mise en place des moyens de communication sur l'ensemble de la ligne dès le début du chantier.
- Les travaux suivants dont les marchés sont à lancer dès 2024 :
  - Travaux d'adaptation des ouvrages d'art au gabarit d'électrification programmés en 2025 (OA 35, 37, 38, 39, 40, 45, 47, 50, 52, 53, 55 et 60),
  - Travaux de signalisation : concerne l'ensemble des travaux de génie civil signalisation pour toute la ligne (caniveaux, traversées de voies, artères de câbles, massifs, ...). Ces travaux se dérouleront essentiellement de 2025 à 2027,
  - Travaux de génie civil et de modifications télécommunication : réalisation de l'ensemble des travaux d'artères câbles et de câbles pour les besoins de télécommunication. Les travaux sont programmés de 2024 à 2028,
  - Travaux génie civil et génie électrique EALE : réalisation des travaux bâtiment et génie électrique de la sous-station et des postes autotransformateurs dont la programmation est prévue en 2025 et 2026,
  - Travaux de réalisation des châssis Basse Tension (commande / contrôle) EALE : concerne les études, la fourniture et la pose de ces châssis dans les postes autotransformateurs et la sous station. Ces travaux sont programmés en 2025 et 2026.

### 3- Délais

Planning prévisionnel de la phase opérationnelle tranche 1  
des travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes,  
phase 2 : section Nogent-sur-Seine - Troyes.

	<div>Trimestre signature Marchés</div> <div>Trimestre de Travaux</div>																											
	2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029			
Plateforme d'accès RFN																												
Ouvrage d'art 2024																												
Ouvrage d'art 2025																												
Anticipation génie civil signalisation Lot 1																												
Anticipation génie civil signalisation Lot 2																												
Génie civil signalisation Lot 1																												
Génie civil signalisation Lot 2																												
Radio de chantier																												
Génie civil et modif télécommunication																												
EAL (Bâtiment, génie civil et génie électrique)																												
EAL (Châssis Basse Tension)																												
Terrassement sous-station et postes autotransformateurs																												
Réfection pistes / chemins																												
Maitrise Végétation 2024																												
Sécurité Logistique 2025																												

## **Convention**

relative au financement des travaux d'électrification  
de la ligne Paris-Troyes

Phase 2 : section Nogent-sur-Seine – Troyes

Tranche 1 : travaux préparatoires de signalisation,  
de voie, EALE et d'adaptation des ouvrages d'art.

(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 signature de la convention (T1 2024)	20%
Janvier 2025	20%
Novembre 2025	30%
Janvier 2026	10%
Novembre 2026	15%
> Novembre 2026	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).



**Direction territoriale Grand Est**  
15, rue des Francs Bourgeois  
67082 Strasbourg Cedex



Fournisseur	Nature de dépense	Référence de facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant en € courants
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
<b>Sous-total dépenses externes</b>					<b>0,00</b>
<b>Autres dépenses et charges internes</b>					
Matières					
Prestation de sécurité et logistique					
<b>Sous-total travaux</b>					<b>0,00</b>
Maîtrise d'ouvrage					
Maîtrise d'oeuvre					
<b>Total</b>					<b>0,00</b>
Montant du besoin de financement en € courants HT					
Montant de la participation de                  en € courants					
Taux de participation					
Montant déjà appelé					
Montant de l'acompte					<b>0,00</b>

Strasbourg, le  
Laurence BERRUT

La Directrice Territoriale Grand Est

## **Annexe 5 - Nœud Ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – convention AVP**

# Modernisation du nœud ferroviaire des gares de Lyon / Bercy

Convention de financement relative aux  
études avant-projet (AVP) du projet de  
modernisation ferroviaire de Bercy

Convention n°xxx



Table des matières

Préambule : Contexte général de l'opération .....	6
Définitions .....	6
Contexte et objectif.....	6
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION.....	7
ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER.....	7
2.1 Périmètre de la convention .....	7
2.2 Délai de réalisation .....	7
ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES.....	7
3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).....	7
3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet.....	7
3.2.1 Identification du maître d'ouvrage .....	7
3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage .....	8
3.3 Les financeurs.....	8
3.3.1 Identification .....	8
3.3.2 Engagement .....	8
ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement .....	8
4.1 Régime de TVA .....	8
4.2 Estimation du coût du projet.....	8
4.3 Coût de réalisation détaillé .....	9
4.4 Plan de financement .....	9
4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'État et la Région .....	10
4.5.1 Versement d'acomptes.....	10
4.5.2 Versement du solde.....	10
4.5.3 Paiement.....	11
4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation .....	11
4.6 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	12
4.7 Comptabilité des Bénéficiaires.....	12
ARTICLE 5 - Modalités de contrôle .....	13
5.1 Par les financeurs .....	13
5.2 Par Île-de-France Mobilités .....	13
5.3 Intervention d'experts .....	13
ARTICLE 6 - Gestion des écarts.....	13
6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif .....	13
6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention.....	13
ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération .....	14

7.1	Comité Technique (COTECH) .....	14
7.2	Comité de pilotage de l'opération (COPIL) .....	14
ARTICLE 8	- Propriété, communication et diffusion des études .....	15
ARTICLE 9	Dispositions générales.....	15
9.1	Modification de la convention .....	15
9.2	Cession .....	15
9.3	Règlement des litiges.....	15
9.4	Résiliation de la convention .....	15
9.5	Date d'effet et durée de la convention.....	16
9.6	Mesures d'ordre .....	16

**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 \_\_\_\_\_,

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** »,

**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** 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 2023-304 du 21 septembre 2023 approuvant l'avenant à la convention de financement des études d'Avant-projet « création d'un terrier » et « Allongement des voies 7/9/11 », renommée « Modernisation du nœud ferroviaire des Gares de Lyon /Bercy / Préparation des AVP » ;

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

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

Il est convenu ce qui suit :

## Préambule : Contexte général de l'opération

### Définitions

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes de la Modernisation Ferroviaire de Bercy, et à laquelle la présente convention fait référence ;

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

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

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

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

### Contexte et objectif

Le Comité des études pour la désaturation du complexe ferroviaire Gare de Lyon/Bercy de septembre 2021 a validé la consistance générale du projet dénommé « Modernisation Ferroviaire de Bercy » qui traite globalement les points durs de la zone des avant-gares de Lyon et de Bercy côté « voies M » 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.

La convention de financement 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, signée en 2016 puis modifiée et renommée « Préparation des AVP » par avenant en 2023 permet de couvrir une partie des coûts des études AVP relatif à l'opération, à hauteur de 6,1 M€ sur un besoin de financement total estimé à 21,1 M€ courants.

La présente convention a donc pour objectif de compléter le financement afin de permettre :

- les études d'avant-projet complètes, de l'opération « modernisation ferroviaire de Bercy »,
- les études environnementales, les procédures administratives et la concertation relatives à l'opération,
- et des études de niveau avant-projet - projet (APO) pour les premiers travaux préparatoires et libérations d'emprises.



## ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour la réalisation des études d'avant-projet relatives à la modernisation du nœud ferroviaire des gares de Lyon/Bercy.

Elle a pour objet :

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

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

« **Modernisation ferroviaire des gares de Lyon-Bercy – études AVP** »

## ARTICLE 2 - PERIMETRE ET CALENDRIER

### 2.1 Périmètre de la convention

La présente convention finance la réalisation des études d'avant-projet relatives à la modernisation ferroviaire de Bercy. L'ensemble des études associées est mené dans un cadre de suivi et de maîtrise des coûts de l'Opération.

### 2.2 Délai de réalisation

Le délai prévisionnel des études, objet de la présente convention, est de 24 mois à compter de la date de signature de la convention par l'ensemble des parties.

Le délai prévisionnel incluant la finalisation des procédures administratives jusqu'à l'obtention des autorisations est quant à lui estimé à 36 mois.

## ARTICLE 3 - ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### 3.1 L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

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

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

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

### 3.2 La maîtrise d'ouvrage du projet

#### 3.2.1 Identification du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage de l'opération est SNCF Réseau.

Les missions du maître d'ouvrage sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par le Code de la Commande publique. La responsabilité de celui-ci est également mise en œuvre dans le cadre des dispositions prévues par ce code.

Conformément aux dispositions du décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

### **3.2.2 Engagement du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études, objet de la convention, dans le respect des règles de l'art ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;

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

### **3.3 Les financeurs**

#### **3.3.1 Identification**

Le financement du Projet est assuré, par :

- l'État sur le programme « projets ferroviaires » ;
- la région Île-de-France au titre du fonds relai CPER Mobilités.

Les financements seront pris en compte dans le volet « Mobilités » du CPER 2021-2027.

#### **3.3.2 Engagement**

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

## **ARTICLE 4 - Modalités de financement et de paiement**

### **4.1 Régime de TVA**

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

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives aux études de la présente convention est évalué à 13 300 000 € aux conditions économiques de juin 2022 soit **à 15 000 000 € HT courants**.

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

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices ING connus;
- et d'un taux d'indexation de l'ING prévisionnel jusqu'en 2027.

#### **4.3 Coût de réalisation détaillé**

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

<b>Modernisation Ferroviaire de Bercy : études AVP, concertation et procédures</b>				
<b>Montants en millions d'euros courants</b>				
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépenses</b>	<b>Estimation totale</b>	<b>dont relevant de la convention « Préparation des AVP »</b>	<b>Estimation des coûts relevant de la présente convention</b>
<b>SNCF Réseau</b>	Acquisitions de données	3,4	3,4	-
	Maitrise d'œuvre : études techniques	11,4	2,05	<b>9,35</b>
	Etudes d'exploitation, socio économiques, environnementales, dossiers de procédures, concertation	2,7		<b>2,7</b>
	Maitrise d'ouvrage	3,6	0,65	<b>2,95</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>21,1</b>	<b>6,1</b>	<b>15</b>

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

#### **4.4 Plan de financement**

Le plan de financement apporté au titre de la présente convention est établi en euros courants HT comme suit :

<b>Etudes AVP – Modernisation Ferroviaire de Bercy</b>			
<b>Plan de financement – Montant € courants HT et %</b>			
<b>Périmètre</b>	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>Total</b>
	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>100 %</b>
<b>SNCF Réseau</b>	7 500 000 €	7 500 000 €	<b>15 000 000 €</b>
<b>Total</b>	<b>7 500 000 €</b>	<b>7 500 000 €</b>	<b>15 000 000 €</b>

#### **4.5 Modalités de versement des crédits de paiement pour l'État et la Région**

##### **4.5.1 Versement d'acomptes**

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

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 2.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 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'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la signature de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

##### a – Demande de versement des acomptes auprès de la région IDF

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

un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,

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

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

##### b – Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

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

un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.3, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;

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

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

##### c- Plafonnement des acomptes

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

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant de la subvention.

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

##### **4.5.2 Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 de la présente convention, signés par le représentant dûment habilité et à la remise du rendu des études selon les modalités définies à l'article 8. 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 4.5.1 s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

#### **4.5.3 Paiement**

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

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

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

#### **4.5.4 Bénéficiaires et Domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à SNCF Réseau sur le compte, 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
<b>Etat</b>	DRIEAT Le Ponant II 27/29 rue Leblanc  75015 PARIS	SpoT / CBSF	Eric LAVOINE Eric.lavoine@developpement- durable.gouv.fr Tél : 01 40 61 85 61
<b>Région Île-de-France</b>	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectionde laC omptabilite@iledefrance.fr
<b>SNCF Réseau</b>	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier Tel : 01 85 57 96 70

	93 418 La Plaine Saint-Denis cedex		Aude.pouyes@reseau.sncf.fr
--	---------------------------------------	--	----------------------------

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'État : 11000201100044 (SIRET État général, numéro d'entrée portail Chorus) et 130 029 325 00573 (SIRET DRIEAT-IF à reporter sur les factures) ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service :
  - L'État : EALCPCM075 ;
  - La région Île-de-France : 200
- Le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

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

#### **4.7 Comptabilité des Bénéficiaires**

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

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

## **ARTICLE 5 - Modalités de contrôle**

### **5.1 Par les financeurs**

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

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

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

### **5.2 Par Île-de-France Mobilités**

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

### **5.3 Intervention d'experts**

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'Opération, sous réserve des conditions de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toute pièce justificative. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **ARTICLE 6 - Gestion des écarts**

### **6.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif**

#### **- En cas d'économies**

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

#### **- En cas de perspective de dépassement**

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

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

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

### **6.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention**

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

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



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

## **ARTICLE 7 - Pilotage et suivi de l'opération**

### **7.1 Comité Technique (COTECH)**

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des signataires de la présente convention afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Ce COTECH se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, ses membres étant convoqués par le maître d'ouvrage avec un préavis minimum d'un mois.

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

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage lors de ce COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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

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

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études, des procédures et de la concertation,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- le suivi du calendrier.

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

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- un état des lieux sur la consommation des provisions,
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,

Au titre de la présente convention, et le cas échéant pour les autres conventions de financement en vigueur concernant la même opération, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles des dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet, voire de l'Opération.

### **7.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)**

Il réunit, sous la présidence de l'État (CGEDD), les signataires de la présente convention.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu à l'intention des signataires de la présente convention de l'exécution de leurs missions. Ce compte rendu est analysé par Île-de-France Mobilités et fait l'objet d'un avis de ce dernier aux autres signataires de la présente convention.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur le projet, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 9 de la présente convention seront mises en œuvre.



## **ARTICLE 8 - Propriété, communication et diffusion des études**

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 technique.

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

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

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 Etudes et ses résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

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

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

### **9.2 Cession**

Les Parties ne peuvent céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des Parties.

### **9.3 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 deux semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à quatre semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août).

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

### **9.4 Résiliation de la convention**

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

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

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

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, 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.

#### **9.5 Date d'effet et durée de la convention**

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4 et 5, la présente convention expire :

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

#### **9.6 Mesures d'ordre**

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

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

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

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

Pour l'État,

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

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

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

Pour la Région,

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

**Anne BOSCHE LENOIR**

Directrice Générale Finances Achats

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Organigramme nominatif

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

**ANNEXE 1**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAITRISE D'OUVRAGE SNCF RESEAU**

Maître d'ouvrage : Gregoire Marlot, Directeur Territorial Ile-de-France

Représentants du maître d'ouvrage : Thomas Pourcelot, Commande Stratégique Paris Sud-Est  
Lise Mermillod, Maîtrise d'ouvrage Paris Sud-Est



ANNEXE 2

Echéancier prévisionnel des appels de fonds

---

ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RÉSEAU EN € COURANTS

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	Total
État	1 500 000	2 500 000	2 500 000	1 000 000	7 500 000
Région	1 500 000	2 500 000	2 500 000	1 000 000	7 500 000
<b>TOTAL</b>	3 000 000	5 000 000	5 000 000	2 000 000	15 000 000

## **Annexe 6 - NEXTEO RER B/D – Convention travaux n°4**

2023

---

## Développement et déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D

Convention de financement n°4  
relative à la poursuite des études  
Projet et travaux dans le cadre du  
développement et du déploiement de  
NExTEO sur le RER B et le RER D



## SOMMAIRE

PREAMBULE .....	5
Article 1. Objet de la convention.....	8
Article 2. Périmètre et calendrier .....	8
2.1. Périmètre de la convention .....	8
2.2. Délais de réalisation .....	8
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	8
3.1. L'Autorité organisatrice.....	8
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération .....	9
3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage.....	9
3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage.....	9
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage .....	9
3.3. Les financeurs .....	9
3.3.1. Identification.....	9
3.3.2. Engagements.....	10
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	10
4.1. Régime de TVA .....	10
4.2. Estimation du coût de la présente convention.....	10
4.3. Coût de réalisation détaillé .....	10
4.4. Plan de financement .....	11
4.4.1. Plan de financement études et travaux .....	11
4.4.2. Plan de financement des bus de substitution .....	12
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement pour les financeurs .....	12
4.5.1. Versement d'acomptes .....	12
4.5.2. Versement du solde .....	13
4.5.3. Paiement.....	14
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	14
4.6. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	15
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires .....	16
Article 5. Modalités de contrôle et d'audit.....	16
Article 6. Gestion des écarts.....	16
6.1. Dispositions en cas de modification du coût .....	16
6.2. Dispositions en cas de modification des délais .....	16
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention .....	16
Article 8. Modification des avant-projets .....	16
Article 9. CONFIDENTIALITE.....	16
Article 10. Dispositions générales.....	17
10.1. Modification de la convention .....	17
10.2. Règlement des litiges.....	17
10.3. Résiliation de la convention .....	17
10.4. Date d'effet et durée de la convention.....	17
10.5. Mesures d'ordre.....	18
Annexes.....	20

Entre,

**En premier lieu,**

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

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621 773 700 €, dont le siège est situé à La Plaine Saint Denis (93 418 Cedex), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU CS 80001, identifiée au SIREN sous le numéro 412 280 737, et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,
- **la RATP**, Régie Autonome des Transports Parisien, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris-B-412 280 737 N°APE 632 A, dont le siège est à Paris 13ème, 54 quai de la Rapée, 75012 Paris, représentée par Monsieur Jean CASTEX, son Président Directeur Général, dûment habilité à cet effet,

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

**En troisième lieu,**

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

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

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

---

**Visas**


---

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatifs aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des Transports Parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile de France et la RATP ;
- Vu** le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;
- Vu** le décret n° 2022-251 du 24 février 2022 relatifs au statut de la Régie autonome des transports parisiens ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;
- Vu** la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article 5 relatif aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;
- Vu** la délibération n°20231012-196 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12/10/2023 approuvant l'avant-projet modificatif du projet de développement et de déploiement de NExTEO sur les lignes B et D ;
- Vu** la délibération n°20231012-196 du Conseil d'Ile-de-France Mobilité du 12/10/2023 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NEXTEO sur les lignes B et D du RER » ;
- Vu** la délibération n° CP2019-255 du 18 septembre 2019 approuvant la convention de financement relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et le lancement des études d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation ;
- Vu** la délibération n° 2019/345 du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 9 octobre 2019 approuvant la convention de financement n°1 relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et le lancement des études d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation ;

**Vu** la délibération n° CP2020-469 du 18 novembre 2020 approuvant la convention de financement n°1 relative aux études PROJET et premiers travaux SNCF et RATP de prédisposition des postes pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

**Vu** la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

**Vu** la délibération n° 20211011-272 du Conseil d’Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

**Vu** la délibération n° CP2022-061 du 23 mars 2022 approuvant la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

**Vu** la délibération n° 20220525-089 du Conseil d’Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études PROJET et travaux SNCF et RATP pour le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;

**Vu** la délibération n° CP2023-305 du 23 septembre 2023 approuvant le protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » ;

**Vu** la délibération n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ relative à l’approbation de la présente convention,

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

## DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l’ensemble des étapes permettant d’adapter des infrastructures RATP/ SNCF et matériel roulant MI20/ RER NG pour le déploiement du système NExTEO, et à laquelle la présente convention fait référence.

« **Convention** » : désigne la Convention de financement relative à la réalisation de d’études et travaux dans le cadre du développement et déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER.

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

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

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

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

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions économiques de référence retenues pour établir le coût d’objectif, actualisés selon la méthode d’indexation prévu à l’article 5 du protocole-cadre objet de la délibération n°CP2023-305 du 23 septembre 2023.

## PREAMBULE

### Contexte

Les lignes B et D du RER dessinent l’artère nord – sud du réseau de transport francilien. Chaque jour, 1,65 million de voyageurs empruntent ces lignes, ce qui représente 30% du trafic Transilien

et RER cumulé. Ce trafic journalier va s'accroître, comme en témoigne la croissance constatée depuis 10 ans (de l'ordre de 3% par an).

Ces lignes sont actuellement équipées du système de block automatique lumineux (BAL) à cantonnement fixe et signalisation latérale, complétés par un système de contrôle de vitesse (KVB sur le RER D, KCVP sur le RER B). Or ces équipements ne permettent plus de répondre aux besoins d'exploitation en zone dense (vitesses, débit et régularité élevée) du fait de distances de sécurité fixes et longues entre chaque train et du fait de la conduite manuelle des trains, générant des différences liées à chaque conducteur. Ainsi, les limites des systèmes actuels sont atteintes : ils ne permettent plus de rattraper le retard, voire l'amplifient. L'impact sur l'exploitation des retards inférieurs à 5 minutes, « bruit de fond », est amplifié par le tunnel commun aux lignes B et D du RER entre Châtelet et Gare du Nord.

En conformité avec le nouveau cadre européen, la mise en œuvre de NExTEO consiste à déployer un dispositif complet de signalisation et de contrôle des circulations beaucoup plus performant que ceux utilisés jusqu'à présent sur le réseau ferroviaire. Le projet NExTEO s'inscrit dans un ensemble d'opérations de modernisation de lignes B et D qui comprend principalement :

- NExTEO :
  - cantonnement mobile ou virtuel avec annulation de la signalisation, permettant d'augmenter en zone dense le nombre de circulations,
  - pilotage automatique, permettant d'homogénéiser la conduite des trains au plus près des performances permises par l'infrastructure,
- Le renouvellement du matériel roulant,
- ATS + : systèmes de contrôle commande et de régulation automatique sous maîtrise d'Ouvrage SNCF Réseau,
- SAE+ : systèmes de contrôle commande et de régulation automatique sous maîtrise d'Ouvrage RATP,
- Commandement unifié des lignes B et D (CCU).

La réalisation des opérations, ci-avant mentionnées, permettrait de regagner des marges en temps de parcours, d'optimiser l'espacement entre les trains tout en rendant la régulation plus efficace.

Le déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER nécessite de le rendre compatible avec les circulations correspondantes à ces deux lignes, qui partagent les mêmes voies dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord, en parfaite interopérabilité.

Le périmètre fonctionnel de l'opération est défini dans le cadre de l'Avant-Projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

Le coût de l'opération est encadré dans le cadre du protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » délibéré en commission permanente de la région Ile-de-France du 21 septembre 2023. Ce protocole se décline en différentes conventions de financement annuelles. A ce jour, les conventions suivantes ont été signées :

- la convention de financement relative à la phase achat du marché industriel NExTEO sur les lignes B et D et le lancement des études d'assistance aux contrats de travaux des premiers travaux d'adaptation de la signalisation, signée le 18 juin 2020, pour un montant de 21 M€ courants ;
- la convention de financement n°1 relative aux études Projet et premiers travaux sur les périmètres SNCF et RATP, dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER, signée le 19 mai 2022, pour un montant de 45 M€ courants ;



- la convention de financement n°2 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER, signée le 20 décembre 2022 pour un montant de 26,1 M€ courants ;
- la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER, signée le 15 mars 2023 pour un montant de 136,419 M€ courants ;

Initialement, la chronique des dépenses du protocole ne prévoyait pas de besoin en 2023. Cependant, les partenaires se sont accordés pour mettre en place une partie du financement 2024 par anticipation, objet de la présente convention.

Le montant de la convention 2024 sera calculé en actualisant selon les dispositions du protocole les montants 2024 de la chronique des dépenses du protocole, puis en minorant ces derniers par les montants de la présente convention (hors transports de substitution).

Ceci étant exposé, il a été convenu ce qui suit :

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention intervient en application du protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement de NEXETO sur les lignes B et D du RER » et a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite de la poursuite des études Projet et travaux concernant le développement et le déploiement du système NExTEO sur les lignes B et D du RER.

Elle a pour objet :

- de définir les modalités de financement des éléments définis à l'article 2.1 de la présente convention,
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'opération,

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

**« Convention de financement n°4 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement du système NExTEO sur le RER B et le RER D »**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER**

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

La présente convention finance la poursuite des études Projet et travaux concernant le développement et le déploiement du système NExTEO sur les lignes B et D du RER.

Le périmètre et les caractéristiques techniques du programme complet sont décrits dans l'avant-projet modificatif des maîtres d'ouvrage visés par la présente convention approuvé par le Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

La présente convention inclut également le financement des moyens de transport de substitution.

### **2.2. Délais de réalisation**

La date de mise en service de l'opération devra être conforme aux dispositions du protocole.

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

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération**

#### **3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage des opérations objet de la présente convention sont :

- SNCF Réseau, pour ce qui relève des éléments constitutifs du Réseau Ferré National, conformément aux dispositions des articles L2111-9 et suivants du code des transports ;
- La RATP, pour ce qui relève des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP, conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports.

Les rôles et missions des maîtres d'ouvrage sont définis dans le cadre du livre IV titre II du code la commande publique (Article L2421-1 à L2422-13).

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage**

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

Les Maîtres d'ouvrage sont responsables du respect des délais, des dépenses et de leur échelonnement conformément au programme de l'Avant-projet dans les conditions prévues à l'article 3.2.3 et dans la mesure où les financeurs ont eux-mêmes respecté le programme de mise en place des financements et leurs paiements au protocole-cadre.

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

#### **3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur leur périmètre respectif sur :

- la réalisation du Projet, objet de la Convention
- le respect du coût d'objectif inscrit au protocole-cadre relatif au financement du projet « déploiement NExTEO sur les lignes B et D du RER » en euros constants ;
- le respect des délais de réalisation précisés au protocole ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 2, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

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

- L'État
- La région Île-de-France

### 3.3.2. Engagements

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

## ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

### 4.1. Régime de TVA

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

### 4.2. Estimation du coût de la présente convention

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **45 156 285 € HT en euros courants**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus. Cette provision ci-dessous est relative aux études et travaux, objet de la présente convention.

### 4.3. Coût de réalisation détaillé

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

NExTEO B et D – convention de financement n°4 - poursuite des études PRO et travaux		
Maître d'ouvrage	Poste de dépense	Estimation des Coûts en € HT courants
SNCF Réseau	Travaux	21 892 005,00 €
	Provisions pour risques	1 683 215,00 €
	MOE	2 786 253,00 €
	MOA	2 160 451,00 €
	Transports de substitution	3 700 000
	Sous Total SNCF Réseau	<b>32 221 924</b>
RATP	Travaux	10 329 119,09 €
	Provisions pour risques	1 221 280,57 €
	MOE	1 042 734,30 €
	MOA	341 227,04 €
	Sous Total RATP	<b>12 934 361</b>

	<b>TOTAL</b>		<b>45 156 285</b>
--	--------------	--	-------------------

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

L'utilisation des provisions pour risques devra être conforme aux dispositions de l'article 9.2.1 du protocole-cadre.

#### **4.4. Plan de financement**

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

<b>NExTEO B et D – Convention de financement n°4</b> <b>Plan de financement</b> <b>Montant € courants HT et %</b>			
<b>Périmètre</b>	<b>Etat (30 %)</b>	<b>Région (70 %)</b>	<b>Total (100 %)</b>
<b>SNCF Réseau</b>	9 666 577 €	22 555 347 €	32 221 924,00 €
<b>RATP</b>	3 880 308 €	9 054 053 €	12 934 361,00 €

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

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

Concernant la présente opération, le montant des bus de substitution est estimé à 3 700 000 € courants.

##### **4.4.1. Plan de financement études et travaux**

<b>NExTEO B et D – Convention de financement n°4 poursuite des études PRO et travaux</b> <b>Plan de financement</b> <b>Montant € courants HT et %</b>			
<b>Périmètre</b>	<b>Etat (20,92 %)</b>	<b>Région (79,08 %)</b>	<b>Total (100 %)</b>

<b>SNCF Réseau</b>	5 966 577	22 555 347	28 521 924
--------------------	-----------	------------	------------

**NExTEO B et D – Convention de financement n°4 - poursuite des études PRO et travaux**

**Plan de financement**

**Montant € courants HT et %**

<b>Périmètre</b>	<b>Etat (30 %)</b>	<b>Région (70 %)</b>	<b>Total (100 %)</b>
<b>RATP</b>	3 880 308	9 054 053	12 934 361

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

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

**4.4.2. Plan de financement des bus de substitution**

<b>NExTEO B et D – Convention de financement n°4 - Transports de substitutions</b>			
<b>Montant en € courants et clés de financement</b>			
<b>Bénéficiaire</b>	<b>État</b>	<b>Région</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>100%</b>	<b>0,00%</b>	
<b>SNCF Réseau</b>	3 700 000 €	0	<b>3 700 000 €</b>
<b>RATP</b>	0	0	<b>0</b>

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

**4.5.1. Versement d'acomptes**

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

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

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

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

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

- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4.1;

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis aux articles 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, des clés de financement définies aux articles 4.4.1 et 4.4.2.

**c- Plafonnement des acomptes**

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

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

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

**4.5.2. Versement du solde**

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

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

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

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des

acomptes décrites à l'article 4.5.1.c s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

#### **4.5.3. Paiement**

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

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

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

#### **4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

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

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

- **RATP** sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3148	9000	1000	1987	5775	347	BSUIFRPP

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
Etat	DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS	SpotT / CBSF	Tél : 01 40 61 86 60 spot.driat-if@developpement-durable.gouv.fr
Région Île-de-France	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur-seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr
RATP	Maison de la RATP LAC C42 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Pilotage de la Performance Economique -	Département DPG  Mail : <a href="mailto:subvention.investissement@ratp.fr">subvention.investissement@ratp.fr</a>



		Contrôle Financier des Investissements	
SNCF Réseau	SNCF CAMPUS RESEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70

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

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro par les maîtres d'ouvrage:

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'Etat : 11000201100044;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
  - L'Etat : EALCPM075 ;
  - La région Île-de-France : 200
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

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

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

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

---

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

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

#### **4.7. Comptabilité des Bénéficiaires**

Chaque maître d'ouvrage s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux études réalisées dans le cadre de la présente convention.

Chaque maître d'ouvrage s'engage à informer préalablement les financeurs et Ile-de-France Mobilités 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 ET D'AUDIT**

Cet article complète les dispositions des articles 6, 7.2 et 10 du protocole-cadre.

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

Les Maîtres d'ouvrages s'engagent à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives

#### **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

##### **6.1. Dispositions en cas de modification du coût**

Les modalités de gestion des écarts s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans le protocole-cadre visé, et plus particulièrement son article 7.

##### **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus au protocole ne peut être assuré, l'Etat, la Région et Ile-de-France Mobilités peuvent solliciter des maîtres d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel des délais et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Ile-de-France Mobilités, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage, et précisera les suites à donner.

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

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

#### **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

Les modalités de suivi sont décrites dans l'article 9 du protocole-cadre.

#### **ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS**

Toute modification du programme fonctionnel sera traitée conformément à l'article 8 du protocole-cadre.

#### **ARTICLE 9. CONFIDENTIALITE**

Les modalités de cet article s'appliquent conformément aux dispositions prévues dans le protocole-cadre visé, et plus particulièrement son article 13.

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

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

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

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

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

La résiliation du protocole-cadre emporte résiliation de la présente convention d'application.

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

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5 et 10 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

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

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

#### **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.

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

---

## **Annexes**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 2 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**

---

**ANNEXE 1**  
**Organigramme de l'opération**

---

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

**Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau**

Maître d'ouvrage :  
Direction Générale Grands Projets

**MAITRISE D'OUVRAGE RATP**

Maître d'ouvrage :  
Département de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

**ANNEXE 2****Echéancier prévisionnel des appels de fonds****ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU (TRAVAUX) EN € COURANTS**

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	1 193 315	1 193 315	1 193 315	1 193 315	596 658	596 658	5 966 577
Région	4 511 069	4 511 069	4 511 069	4 511 069	2 255 535	2 255 535	22 555 347
<b>TOTAL</b>	<b>5 704 385</b>	<b>5 704 385</b>	<b>5 704 385</b>	<b>5 704 385</b>	<b>2 852 192</b>	<b>2 852 192</b>	<b>28 521 924</b>

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RESEAU (BUS) EN € COURANTS**

3 700 000 € en 2025

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS RATP EN € COURANTS**

€ HT courants	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etat	776 062	776 062	776 062	776 062	388 031	388 031	3 880 308
Région	1 810 811	1 810 811	1 810 811	1 810 811	905 405	905 405	9 054 053
<b>TOTAL</b>	<b>2 586 872</b>	<b>2 586 872</b>	<b>2 586 872</b>	<b>2 586 872</b>	<b>1 293 436</b>	<b>1 293 436</b>	<b>12 934 361</b>



**Annexe 7 - Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France – Expérimentation écrans anti-bruit bas – Etudes APO**



## Traitement des points noirs du bruit ferroviaire 2023

Convention de financement relative aux études d'avant-projet et projet (APO) d'expérimentations de réduction du bruit ferroviaire dans le périmètre de la Métropole du Grand Paris – secteur Aulnay-sous-Bois

## SOMMAIRE

2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION .....	7
2.2. LE CONTENU DES ETUDES D'AVANT-PROJET - PROJET .....	8
2.3. DELAIS DE REALISATION .....	8
3.1. LA MAITRISE D'OUVRAGE .....	9
3.1.1. Identification du maître d'ouvrage.....	9
3.1.2. Engagement du maître d'ouvrage.....	9
3.2. LES FINANCEURS .....	9
3.2.1. Identification des financeurs .....	9
3.2.2. Engagements des financeurs.....	9
4.1. REGIME DE TVA .....	9
4.2. ESTIMATION DU COUT DU PROJET .....	9
4.3. COUTS DETAILLES DU MAITRE D'OUVRAGE .....	10
4.4. PLAN DE FINANCEMENT .....	10
4.5. MODALITES DE VERSEMENT DES CREDITS DE PAIEMENT POUR L'ÉTAT, LA REGION ET LA METROPOLE DU GRAND PARIS .....	11
4.5.1. Versement d'acomptes.....	11
4.5.2. Versement du solde.....	12
4.5.3. Paiement .....	12
4.5.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	13
4.5.5. Identification des Parties pour la facturation.....	13
4.6. CADUCITE DES SUBVENTIONS AU TITRE DU REGLEMENT BUDGETAIRE DE LA REGION .....	14
4.7. CADUCITE DES SUBVENTIONS POUR LA METROPOLE DU GRAND PARIS .....	14
4.8. COMPTABILITE DU BENEFICIAIRE .....	15
7.1. LE COMITE DE PILOTAGE .....	16
7.2. LE COMITE TECHNIQUE .....	16
7.3. INFORMATION DES FINANCEURS, HORS INSTANCES DE GOUVERNANCE.....	16
7.4. SUIVI DE LA COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE .....	17
9.1. MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	17
9.2. REGLEMENT DES LITIGES .....	17
9.3. RESILIATION DE LA CONVENTION.....	18
9.4. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....	18
9.5. MESURES D'ORDRE.....	18
<b>ANNEXES .....</b>	<b>23</b>
ANNEXE 1 .....	24
ANNEXE 2 .....	29

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 \_\_\_\_\_ 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** le code de la commande publique ;

**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 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 État 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 et le Plan de Relance, l'État et sur le programme national de traitement du bruit ferroviaire de 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.

L'article 2.4 de la convention d'intention stipule que les parties acceptent de contribuer à des expérimentations : « *Des expérimentations peuvent être proposées pour réduire le bruit ferroviaire. A titre d'exemple, (...) des opérations spécifiques de réduction du bruit (...)* ». Ces opérations « *sont éligibles pour la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit, sur acceptation des parties. (...). Leurs potentielles mises en œuvre passent par la formalisation de conventions dédiées.* ».

Par délibération en date du 23 septembre 2022 (n°CP2022-319), 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.

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.

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études d'avant-projet et projet (APO) en vue d'expérimenter à l'intérieur du périmètre de la Métropole du Grand Paris des solutions innovantes de réduction du bruit ferroviaire.

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 :

**« PNB – Convention de financement relative aux études d'avant-projet et projet (APO) d'expérimentations de réduction du bruit ferroviaire dans le périmètre de la Métropole du Grand Paris – secteur Aulnay-sous-Bois »**

## **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 et projet pour la réalisation d'expérimentations de solutions innovantes de réduction du bruit ferroviaire sur le territoire de la Métropole du Grand Paris.

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



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

Les études d'avant-projet – projet (APO) comprennent notamment pour chaque dispositif innovant à expérimenter :

- Reconnaissance du terrain
- Recherche des projets connexes dans les secteurs concernés ;
- Études de sols avec campagne de reconnaissance de sol par sondages géotechniques ;
- Relevés topographiques ;
- Bornage ;
- Recherche de l'ensemble des contraintes ;
- Analyse des accès au chantier (accès des engins de chantier sans circulation sur le RFN / par le RFN) ;
- Étude de génie civil pour le dimensionnement et la réalisation des ouvrages ;
- Évaluation du gain acoustique / de l'absorption acoustique / de la réduction de la réverbération par modélisation ;
- Analyse des plusieurs solutions / combinaison de plusieurs solutions ;
- Élaboration des protocoles d'expérimentations ;
- Etude faune/flore, relevés et contrôle des espèces protégées ;
- Procédures administratives ;
- Études architecturale et paysagère ;
- Analyse des risques ;
- Evaluation de la maintenance des ouvrages à réaliser, et des couts associés ;
- Estimation des coûts des écrans antibruit en phase REA ;
- Etude de plannings détaillés de la phase de conception ;
- Étude de plannings détaillés de réalisation des travaux ;
- Préparation à la phase REA/analyse des accès au chantier ;
- Étude des impacts du chantier de réalisation des travaux ;
- Compilation de l'ensemble des études par site ;
- Analyse Sécurité et des types de modification (substantielle, significative) ;
- Vérification de l'Interopérabilité des dispositifs, initialisation des dossiers Sécurité pour envoi à l'EPSF.

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.

Le secteur d'études identifié est localisé à Aulnay-sous-Bois, il est composé de trois zones pour expérimenter trois dispositifs de réduction du bruit ferroviaire. Les zones retenues sur ce secteur sont détaillées dans l'annexe technique. Les délimitations des zones et linéaires sont données à titre d'information et sont susceptibles d'évoluer selon les dispositifs à expérimenter.

## **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 l'article 2 objet 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 au titre du CPER 2015-2022 et du fonds relai CPER Mobilités, ainsi que dans le cadre 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 403 000 courants HT.

#### 4.3. Coûts détaillés du Maître d'ouvrage

- **Coût détaillé de la phase APO pour les expérimentations :**

<b>Postes de dépenses</b>	<b>Coût en € courants</b>
Phase APO des expérimentations	279 479,00 €
AMOA (externalisée)	17 657,00 €
MOA (SNCF Réseau)	12 989,00 €
PR	92 875,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>403 000,00 €</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 la phase APO pour les expérimentations:**

<b>Partenaires financiers</b>	<b>Montant</b>	<b>Taux</b>
État	40 300,00 €	10%
Région	100 750,00 €	25%
Métropole du Grand Paris	100 750,00 €	25%
SNCF Réseau au titre des fonds du « Plan de relance »	161 200,00 €	40%
<b>TOTAL</b>	<b>403 000,00 €</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.

#### **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 une partie du projet, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant des études effectivement engagées.

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

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

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

Le 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.

#### d- Plafonnement des acomptes

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

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 Le Ponant II 27/29 rue Leblanc 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	<a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a> <a href="tel:01.85.57.96.70">01.85.57.96.70</a>

#### 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 / DRIEAT-IF	110 002 011 00044 (pour entrée dans portail Chorus PRO) 130 029 325 00573 (à faire figurer sur les factures)	FR 621 300 29 325	EALCPCM075
Région	237 500 079 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 : « CelluleNumerisationDirectiondeComptabilite@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. Les représentants des communes concernées par l'Opération sont invités à y assister.

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.

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 (les collectivités locales concernées par exemple) 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 éllection 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 Ile de France  
SNCF Réseau

## **Annexes**

**Annexe 1 : Détail du programme des études**

**Annexe 2 : Calendrier prévisionnel**



## ANNEXE 1

### Détail du programme des études

---

#### A. Rappel du contexte général

Une convention d'intention intitulée « Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France » a été signée par les partenaires État, Région Île-de-France, SNCF Réseau et Bruitparif, et notifiée le 15/12/2021.

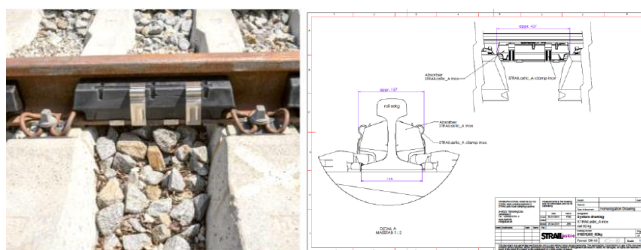
Cette convention d'intention prévoit une phase d'études acoustiques, une phase de travaux et une phase de contribution à des expérimentations. Pour cette dernière phase, il est précisé que « des expérimentations peuvent être proposées pour réduire le bruit ferroviaire. Elles sont éligibles à la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit, sur acceptation des parties. ».

Les nouveaux dispositifs à expérimenter correspondent à des solutions non déployées sur le réseau ferré national (RFN) qui visent à réduire à la source le bruit ferroviaire de manière non conventionnelle. Quelques exemples de dispositifs sont présentés ci-dessous (liste non exhaustive, susceptible d'évoluer) :

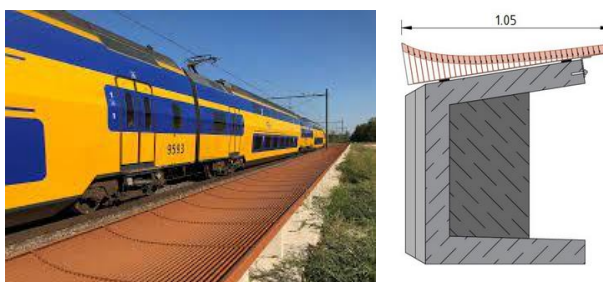
- + **Écran de faible hauteur** : également appelé écran bas ou mini-mur



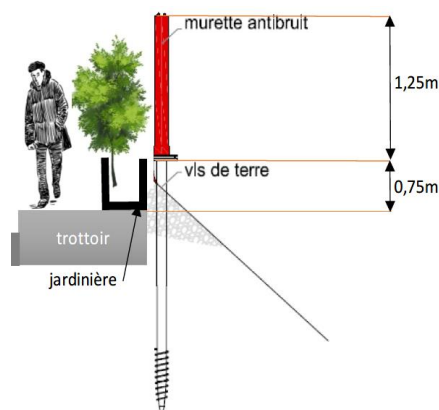
- + **Absorbeur sur rail** : dispositif homologué, en complément d'un écran bas



- + **Écran diffracteur** : écran plus efficace grâce à un diffracteur, avec plus d'emprises et moins de fondations qu'un écran conventionnel



- + **Garde-corps acoustique** ou paroi légère absorbante :



- + **Écran photovoltaïque** avec des contraintes identiques aux écrans classiques et une meilleure performance acoustique grâce au couronnement (panneau solaire – casquette) :



## B. Programme fonctionnel

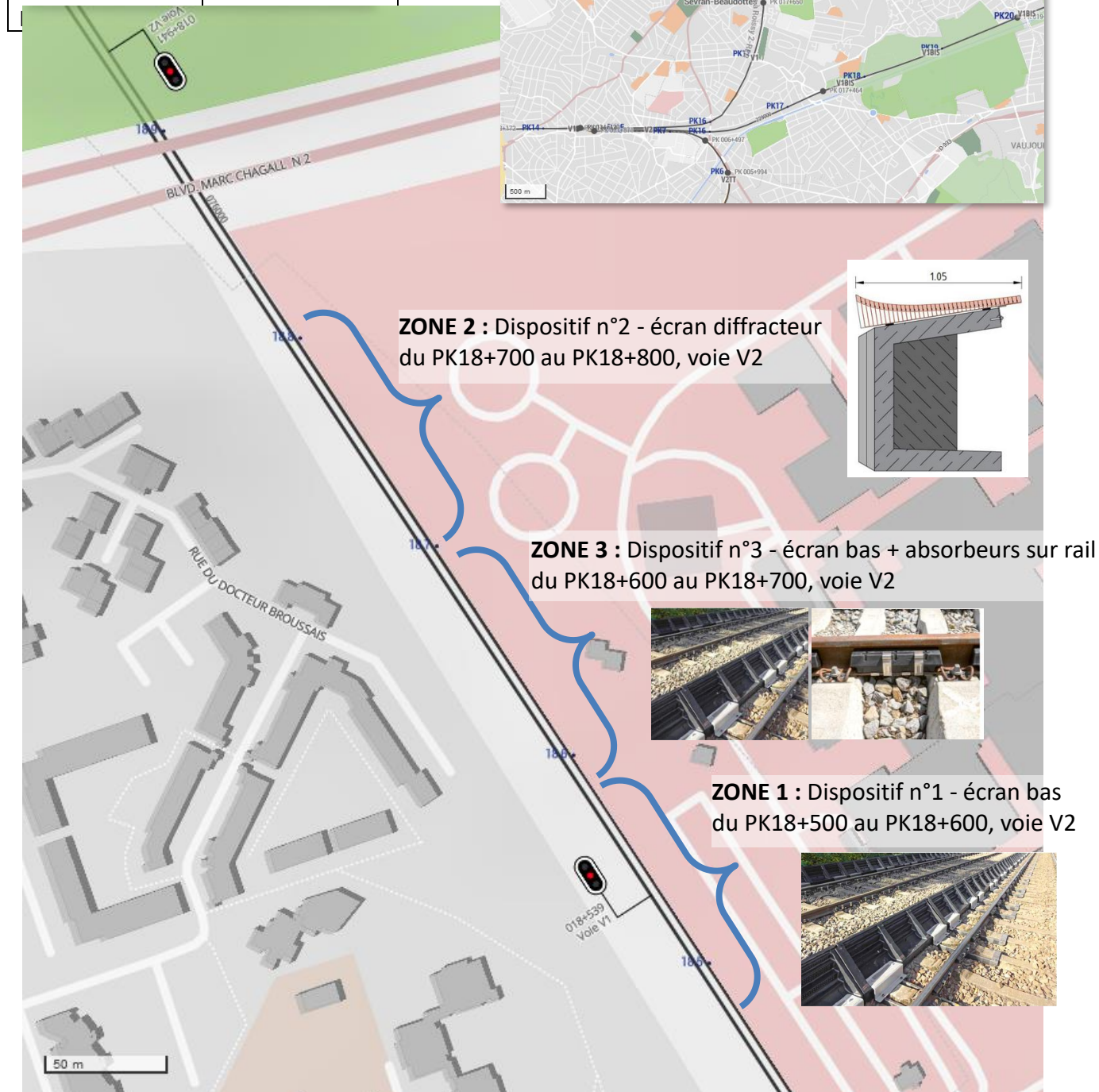
Les expérimentations comprennent plusieurs phases :

- + Phase d'études préalables portant sur des solutions innovantes de réduction du bruit ferroviaire (financée par SNCF Réseau à 100%)
- + **Phase d'étude d'Avant-projet – Projet APO (objet de cette convention de financement)**
- + Phase d'expérimentation sur site (phase REA) : à venir selon les résultats des études APO.

Plusieurs secteurs en Île-de-France ont été identifiés pour potentiellement expérimenter des solutions innovantes (sous réserve de confirmations par les équipes de maintenance des secteurs concernés). Actuellement, un secteur est sélectionné et confirmé sur la commune de Aulnay-sous-Bois (secteur circulé par les trains du RER B), les détails de ce secteur sont précisés ci-dessous.

❖ **SECTEUR 1 : AULNAY-SOUS-BOIS**

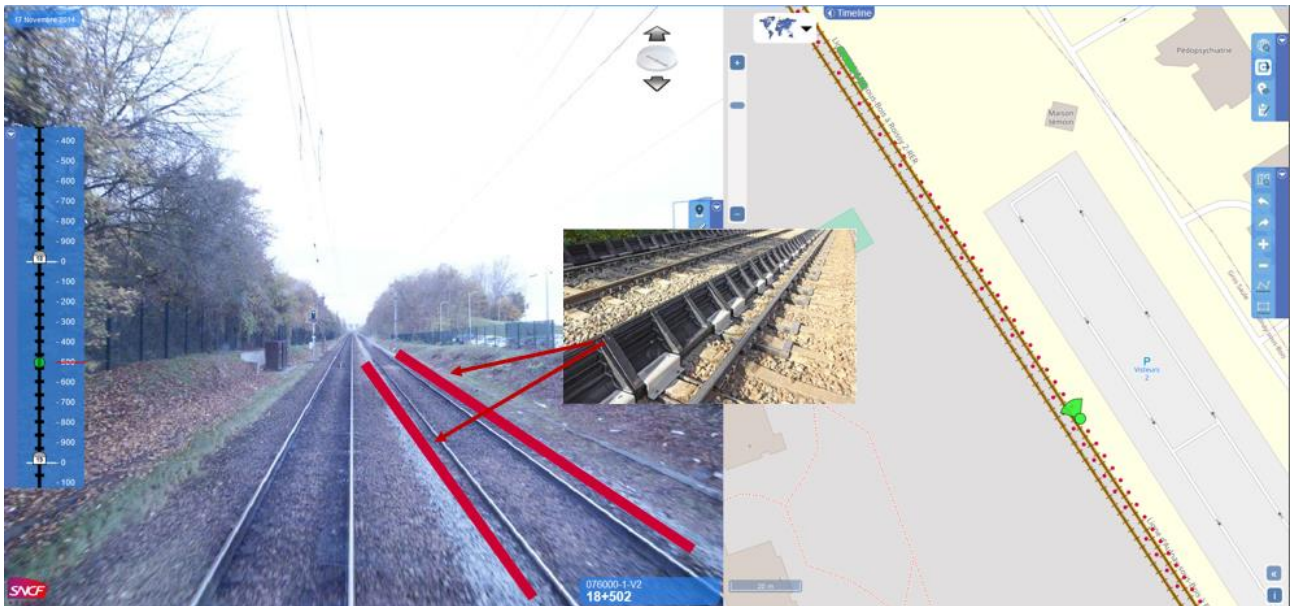
Commune	Aulnay-sous-Bois
Ligne	076000
Voie	V2
PK début	18+500





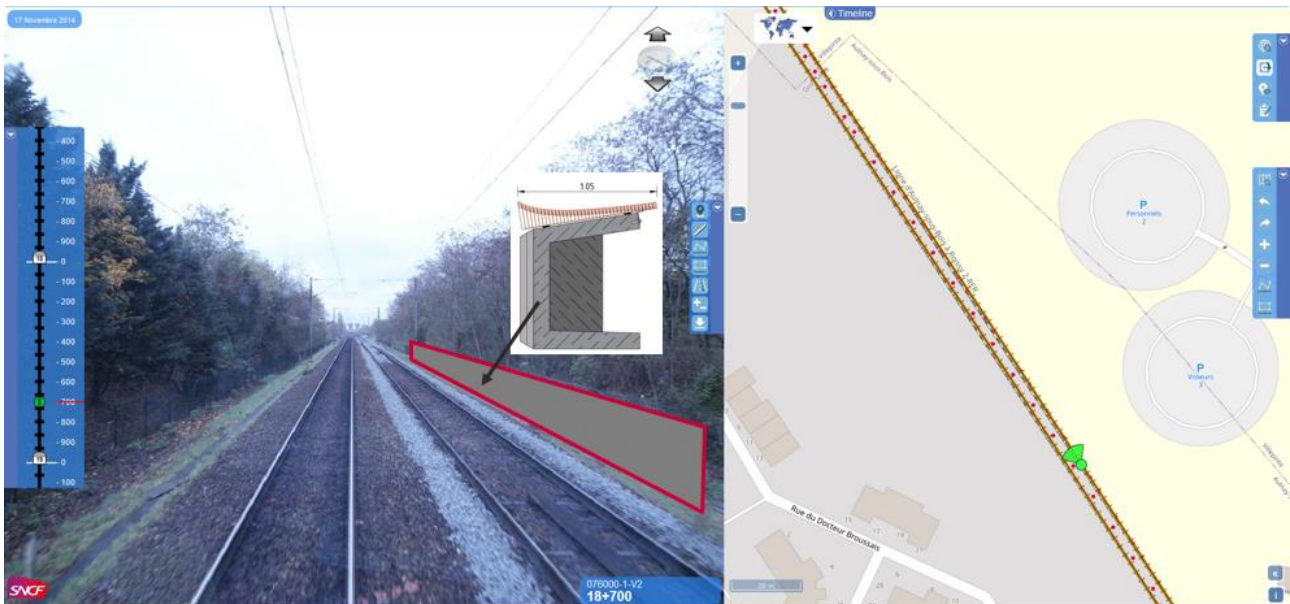
+ **ZONE 1 : Expérimentation dispositif n°1 – écran bas**

du PK18+500 au PK18+600



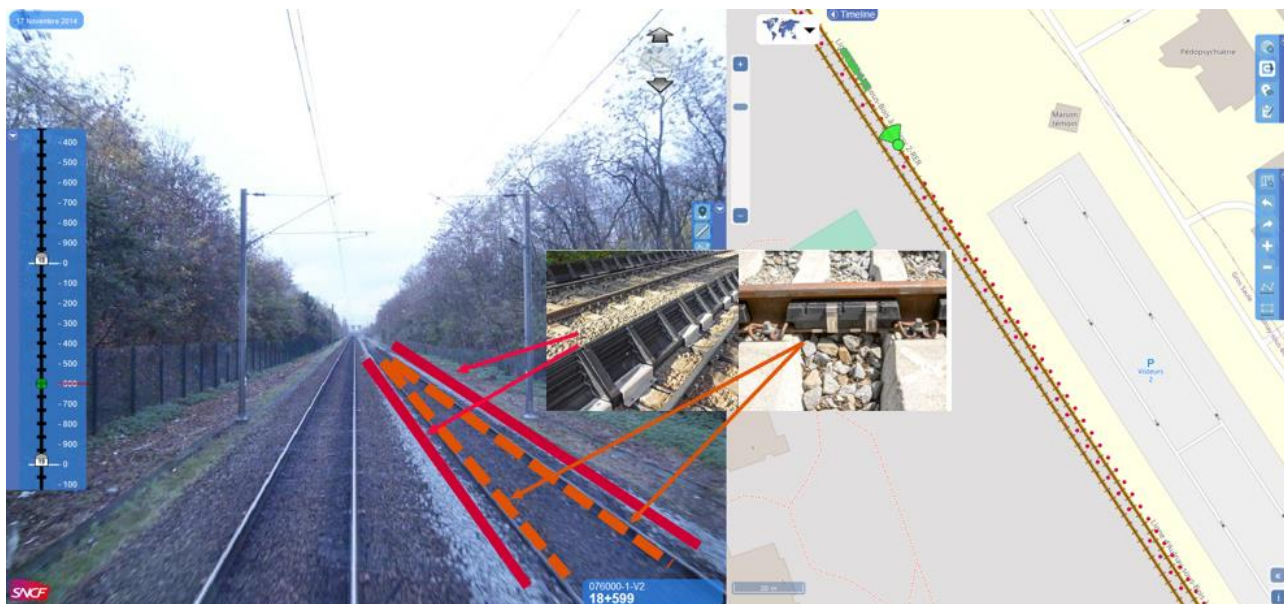
+ **ZONE 2 : Expérimentation dispositif n°2 – écran diffracteur**

du PK18+700 au PK18+800



### + ZONE 3 : Expérimentation dispositif n°3 – écran bas + absorbeurs sur rails

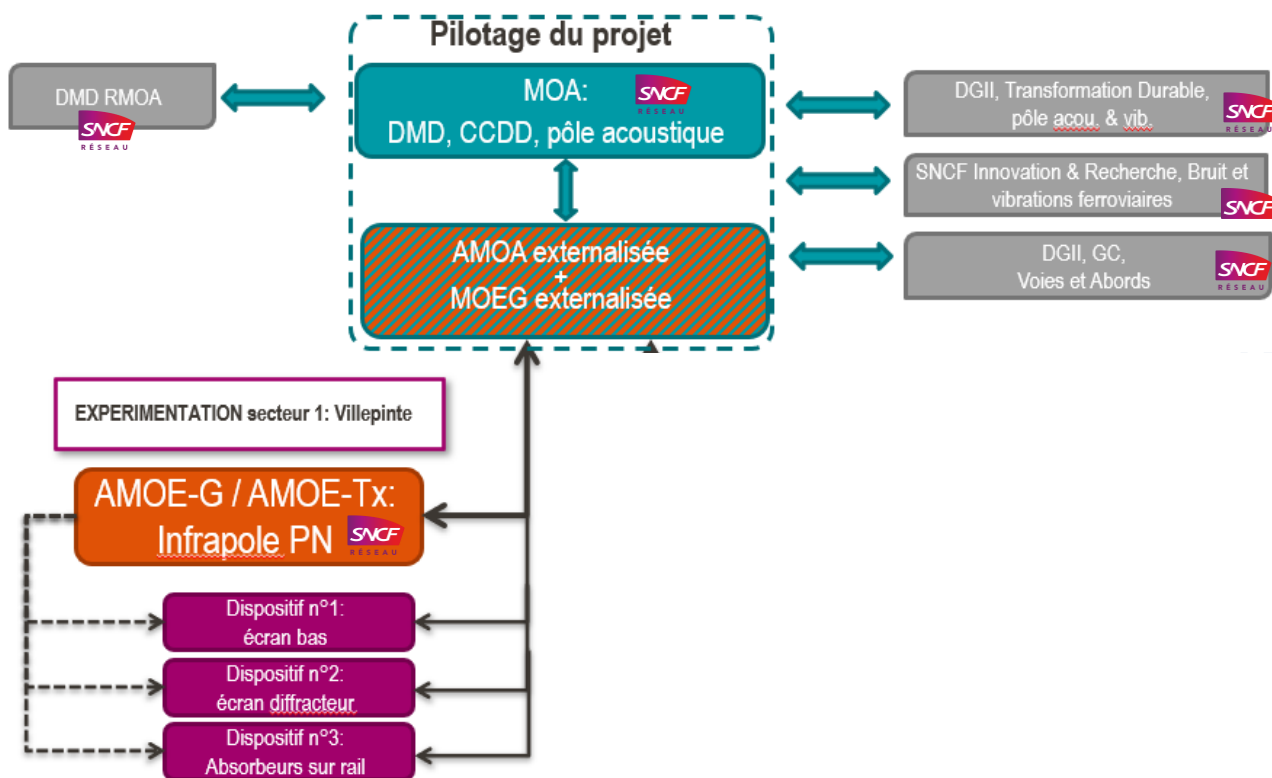
du PK18+600 au PK18+700



Les linéaires indiqués ci-dessus sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer durant la phase d'étude.

Pour chaque solution innovante sur chaque zone, les études à réaliser sont définies dans le paragraphe 2.2. *contenu des études d'avant-projet – projet.*

L'organisation proposée est la suivante :



Cette organisation est donnée à titre indicative, elle est susceptible d'évoluer.

ANNEXE 2  
Calendrier prévisionnel

---

	2024				2025			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Étude APO expérimentation secteur 1 – Aulnay-sous-Bois								

Le planning prévisionnel présenté ci-dessus correspond à une hypothèse de la répartition trimestrielle.

## **Annexe 8 - Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton – Convention de solde**

---

**2023**

## **Aménagement de la liaison ferroviaire Massy- Valenton – secteur Est**

Convention de solde du périmètre SNCF Réseau

**Convention relative au financement des études et des  
travaux concernant les mesures complémentaires à  
l'opération d'aménagement de liaison ferroviaire Massy-  
Valenton**



## SOMMAIRE

ARTICLE 1. DEFINITION DE L'OPERATION .....	5
article 2. Objet de la convention.....	5
ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES .....	6
3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage.....	6
3.2. Engagements du maître d'ouvrage.....	6
3.3 <i>Le financeur</i> .....	6
3.3.1 Identification .....	6
3.3.2 Engagements .....	6
ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....	6
4.1 Estimation du coût de la présente convention.....	6
4.2 <i>Coûts détaillés par maître d'ouvrage</i> .....	6
4.3 <i>Plan de financement</i> .....	7
4.4 <i>Modalités de paiement</i> .....	7
4.4.1 Versement d'acomptes .....	7
4.4.2. Versement du solde.....	8
4.4.3. Paiement.....	8
4.4.4. Bénéficiaire et domiciliation.....	8
4.5 <i>Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région</i> .....	9
4.6 <i>Comptabilité du bénéficiaire</i> .....	9
ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE .....	9
5.1 <i>Par le financeur</i> .....	9
5.2 <i>Intervention d'experts</i> .....	10
ARTICLE 6. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION .....	10
6.1 <i>Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)</i> .....	10
6.2 <i>Comité des financeurs de l'Opération</i> .....	11
6.3 <i>Information hors CSCF et comité des financeurs</i> .....	11
ARTICLE 7. DISPOSITIONS GENERALES.....	11
7.1 <i>Modification de la convention</i> .....	11
7.2 <i>Résiliation de la convention</i> .....	11
7.3 <i>Règlement des litiges</i> .....	12
7.4 <i>Date d'effet et durée de la convention</i> .....	12
7.5 <i>Mesures d'ordre</i> .....	12

Entre,

**En premier lieu,**

- **La région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° de la commission permanente du conseil régional en date du ,

Ci-après désignée par « **le financeur** »,

**En deuxième lieu,**

- **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 Séverine LEPERE, Directrice Générale adjointe Île-de-France, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après désigné par « **le Maître d'ouvrage** », 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** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** la délibération n° 03-901 de la Région Île-de-France du 11 décembre 2003 approuvant la convention relative au financement de l'opération d'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est ;
- Vu** le protocole relatif aux modalités de réalisation de l'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy-Palaiseau et Valenton signé le 20 février 2009 entre l'Etat, la Région Ile-de-France et Réseau Ferré de France ;
- Vu** la convention régissant les rapports entre les financeurs et le maître d'ouvrage relative à l'opération Massy-Valenton signée le 3 juillet 2009 ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;
- Vu** la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article 5 relatif aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;
- Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2023-371 du 17 novembre 2023 relative à l'approbation de la présente convention,

## PREAMBULE

Par délibération en date du 11 décembre 2003, une convention de financement d'un montant global de 90,22 M€ courants a été approuvée par la commission permanente de la Région Ile-de-France n° CP 03-901 en date du 11 décembre 2003. La subvention régionale au bénéfice de SNCF Réseau était de 2 900 000 € aux conditions économiques de janvier 2003. Cette convention, notifiée le 3 juillet 2009, portait sur le financement de l'opération d'aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est.

Les travaux ont été engagés en 2012 et ont dû être arrêtés en 2014 suite à l'incendie du poste d'aiguillage d'Ivry. Face à la tension des ressources internes en Île-de-France, cet arrêt a été prolongé jusqu'en 2019 et a engendré un surcoût de 22,1 M€ courants pris en charge à 100 % par SNCF Réseau.

Après la reprise des travaux, l'évolution des normes et les aléas de chantier non prévus dans le dossier initial datant de 2011 et 2012 ont généré des surcoûts complémentaires aggravés par la pandémie de 2020. En revanche, l'objectif de mise en service a été maintenu du fait du caractère prioritaire que revêtait l'opération.

A date, les travaux sur ce tronçon sont pratiquement finalisés et le coût final prévisionnel atterrit à 135,45 M€ courants.

Le budget disponible s'élève à 112,32 M€, aussi un complément de financement de 23,13 M€ courants doit être rapidement couvert.

Par conséquent, une demande a été déposée par SNCF Réseau auprès des partenaires de la convention initiale afin qu'ils puissent s'engager à financer leur part respective de coût supplémentaire.

Concernant la région Île-de-France, cette charge s'élève à 1,76 M€ courants.

La présente convention de solde permet donc de formaliser l'accord de la région Île-de-France pour le financement du solde de la subvention formalisée dans la convention signée en date du 03 juillet 2009.

La présente convention vise à mettre en place les derniers financements de la Région Ile-de-France nécessaires pour terminer les travaux restants suite à la mise en service et à clore les financements du périmètre du maître d'ouvrage SNCF Réseau, en application des articles sur la gestion des écarts inscrits dans les conventions de financement relatives aux travaux.

## Il est convenu ce qui suit :

### ARTICLE 1. DEFINITION DE L'OPERATION

Le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton consiste à modifier les infrastructures ferroviaires dans l'objectif d'améliorer la qualité de service (régularité, robustesse et capacité) des circulations qui y transitent (trafic mixte avec TGV Interrégionaux, RER C et trains de fret), en supprimant deux goulets d'étranglement : un à l'Est côté Orly, et un à l'Ouest côté Massy/Antony, qui génèrent des situations de congestion se propageant sur le reste des réseaux TGV et RERC.

Pour des raisons locales, le projet a été scindé en deux secteurs :

- Le secteur Est, objet de la présente convention, qui a été mis en service en novembre 2021, et dont il reste les derniers travaux de finition (maintien d'une banquette de ballast pour un appareil de voie en octobre 2023) ;
- Le secteur Ouest, dont les premiers travaux ont démarré en juillet 2022.

### ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION

La convention a pour objet :

- de mettre en place les derniers financements de la région Île-de-France nécessaires pour terminer les travaux du périmètre du maître d'ouvrage SNCF Réseau ;
- 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 ;

- 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 :

**« Aménagement de la liaison ferroviaire entre Massy et Valenton visant l'amélioration de l'interconnexion des réseaux à grande vitesse Atlantique, Sud-Est, Nord et Est – Convention de solde de la région Île-de-France ».**

La présente convention consiste à couvrir une partie du solde des dépassements des coûts, par rapport au coût d'objectif de l'Opération.

## **ARTICLE 3. ROLE ET ENGAGEMENT DES PARTIES**

### **3.1 Identification et périmètre d'intervention du maître d'ouvrage**

SNCF Réseau est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 1 de la présente convention. La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

Conformément à la réglementation en vigueur, SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national (RFN).

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

Le maître d'ouvrage s'engage sur le respect des coûts du périmètre conventionnel.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2421-1 et suivants du Code de la commande publique.

### **3.3 Le financeur**

#### **3.3.1 Identification**

Le financement d'une partie des besoins complémentaires de la phase travaux, objet de la présente convention, est assuré par :

- la région Île-de-France.

#### **3.3.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement du financeur, soit la Région, à mettre en place les crédits nécessaires au financement de **1 760 000 € HT courants**.

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

### **4.1 Estimation du coût de la présente convention**

Le coût est établi à **1 760 000 € HT** en euros courants.

### **4.2 Coûts détaillés par maître d'ouvrage**

Les coûts détaillés du maître d'ouvrage, dans le cadre de cette convention de financement du solde sont les suivants :

Maître d'ouvrage	Besoins complémentaires Montant en € courants
SNCF Réseau	1 760 000
<b>Total</b>	<b>1 760 000</b>

### 4.3 Plan de financement

Le plan prévisionnel de financement de la présente convention est défini en euros courants, comme suit : La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Financier	Montant en € courants	Taux de participation
Région Ile-de-France	1 760 000	<b>100 %</b>
<b>Total</b>	<b>1 760 000</b>	<b>100 %</b>

### 4.4 Modalités de paiement

#### 4.4.1 Versement d'acomptes

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

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

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

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

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

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- un état récapitulatif des dépenses réalisées, , qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

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

#### c– Plafonnement des acomptes

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

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

#### 4.4.2. Versement du solde

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

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

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées 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.

#### 4.4.3. 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 du financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 4.4.1, 4.4.2 et 4.5. Dans la mesure du possible, le financeur fera ses meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.

Le mandatement du financeur 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.

#### 4.4.4. Bénéficiaire et domiciliation

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

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

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
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>
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.brisac@reseau.sncf.fr">aude.brisac@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'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 par mail à l'adresse suivante : « CelluleNumerisationDirectiondeComptabilite@iledefrance.fr » dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro. »

#### **4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

#### **4.6 Comptabilité du bénéficiaire**

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

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

### **ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE**

Le financeur se réserve le droit de solliciter auprès du maître d'ouvrage, à tout moment et jusqu'à expiration du délai prévu à l'article 4.6, toutes informations, tous documents et pièces comptables justificatives relatifs à la comptabilité propre à l'investissement.

#### **5.1 Par le financeur**

Le financeur peut 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.



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

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 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, les maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'autorité organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **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 le financeur, et de réunions du maître d'ouvrage auxquelles peut être convié le financeur.

### **6.1 Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

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,

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, 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.

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 01/2010 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 le financeur et le maître 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 du financeur 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**

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

- à présenter un compte-rendu d'avancement du projet ;
- à tenir informés le financeur, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fond sur l'exercice en cours ;
- à informer le financeur sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le maître d'ouvrage s'engage également à inviter le financeur 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.

# **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 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres 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 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 le financeur 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 4.6 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 4.4.2,
- et au plus tard le 17 novembre 2027.

### **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 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour la Région Île-de-France,

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

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

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

Pour SNCF Réseau,

**Séverine LEPERE**

Directrice Générale Île-de-France de SNCF Réseau



## **Annexe 9 - Métro ligne 11 – Prolongement à Rosny Bois-Perrier – Besoin de financement complémentaire n°2**



## **Prolongement de la ligne 11**

### **De Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier**

Convention de financement relative à la  
réalisation de l'opération « prolongement »

Besoin de financement complémentaire n°2

Convention n° 23D26201



<b>CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION .....</b>	<b>8</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION .....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 2. CONTENU DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT .....</b>	<b>11</b>
2.1. PERIMETRE DE LA CONVENTION.....	11
2.2. CONTENU DES DOSSIERS .....	11
<b>ARTICLE 3 - ROLE ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....</b>	<b>12</b>
3.1 LA MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET .....	12
3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe.....	12
3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints ..	12
3.2 L'AUTORITE ORGANISATRICE DES MOBILITES .....	12
3.3 LES FINANCEURS.....	13
3.3.1 Identification.....	13
3.3.2 Engagements .....	13
3.4 CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION .....	13
<b>ARTICLE 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....</b>	<b>13</b>
4.1 ESTIMATION DU COUT DE LA PRESENTE CONVENTION.....	13
4.2 MODALITES D'ACTUALISATION.....	13
4.3 PLAN DE FINANCEMENT .....	14
4.4 MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS .....	14
4.4.1 Versement d'acomptes .....	14
4.4.2 Versement du solde .....	15
4.4.3 Paiement à la RATP et à IDFM .....	15
4.4.4 Domiciliation.....	16
4.4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région	17
<b>ARTICLE 5. MODALITES D'AUDIT ET DE CONTROLE .....</b>	<b>17</b>
5.1 PAR LES FINANCEURS .....	17
5.2 PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES .....	17
5.3 INTERVENTION D'EXPERTS .....	17
<b>ARTICLE 6. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS.....</b>	<b>18</b>

6.1	DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DU COUT PREVISIONNEL DE L'AVP .....	18
6.2	DISPOSITIONS EN CAS DE MODIFICATION DES DELAIS .....	18
6.3	DISPOSITIONS COMMUNES .....	18
<b><u>ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA CONVENTION.....</u></b>		<b><u>19</u></b>
7.1	COMMISSION DE SUIVI .....	19
7.2	COMITE DE SUIVI DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT (CSCF).....	19
7.3	INFORMATION HORS COMITE ET HORS COMMISSION DE SUIVI.....	20
7.4	COMMUNICATION .....	21
7.5	OBLIGATION D'INFORMATION PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	21
<b><u>ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....</u></b>		<b><u>21</u></b>
<b><u>ARTICLE 9. BILAN DE L'OPERATION .....</u></b>		<b><u>22</u></b>
<b><u>ARTICLE 10. STIPULATIONS GENERALES .....</u></b>		<b><u>22</u></b>
10.1	MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	22
10.2	RESILIATION DE LA CONVENTION.....	22
10.3	LITIGES .....	22
10.4	CONFIDENTIALITE .....	23
10.5	DATE D'EFFET DE LA CONVENTION.....	23
10.6	MESURES D'ORDRE .....	23
<b><u>ANNEXES .....</u></b>		<b><u>28</u></b>

ENTRE,

**EN PREMIER LIEU,**

- L'**Etat**, représenté par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **région Île-de-France**, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région », dûment mandatée par délibération n° CP2023-\_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du.....,

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

**EN DEUXIEME LIEU,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun– 75009 Paris, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération de son Conseil d'administration n°2023/..... en date du .....2023,

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

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

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

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

## **VISAS**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération n° CP2022-061 en date du 23 mars 2022 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la convention de financement travaux n°7 du prolongement de la ligne 11 du métro,

**VU** le courrier du Département de la Seine-Saint-Denis à l'attention de la région Île-de-France du 15 septembre 2022, relatif à non-participation du Département au surcoût des travaux de la ligne 11 du Métro,

**VU** la convention de financement travaux n°7 pour le prolongement de la ligne 11 notifiée en date du 28 novembre 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 d'Île-de-France n° CR2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités »,

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

**VU** la convention de financement travaux - besoin de financement complémentaire n°1 sur le périmètre prolongement,

**VU** la délibération n° CP2023-\_\_\_ en date du 17 novembre 2023 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France approuvant la présente convention,

**VU** la délibération n° 2023/..... en date du..... du Conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant la présente convention,

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

**IL EST CONVENU CE QUI SUIIT :**

## **Contexte général de l'opération**

### **Prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier**

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

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

Il entraînera une hausse du nombre de voyageurs sur la ligne 11 dans l'ensemble de son tracé. Pour répondre à ce besoin capacitaire, le matériel roulant actuel de type MP59-4voitures est en cours de remplacement par du matériel M/P14-5voitures et le système d'exploitation de la ligne est revu avec un Poste de Commande Centralisée (PCC) créé à Bagnolet.

Un nouvel atelier a été aménagé à Rosny-sous-Bois à la fois pour accueillir les rames actuelles et pour intégrer le nombre de rames supplémentaires à prévoir pour le prolongement (19 rames). L'atelier de maintenance actuel, situé dans l'axe de la ligne existante aux Lilas, est en cours de démantèlement et remplacé par ce nouvel atelier. Enfin, une zone de garage implantée à Rosny-sous-Bois permet d'assurer l'exploitation et la maintenance de l'ensemble de la ligne 11, depuis Châtelet jusqu'à Rosny-Bois-Perrier.

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

### **Financement de l'opération**

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

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

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

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

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

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

Lors de la passation de la convention REA 5 du 2 octobre 2020, la SGP a contractualisé l'ensemble de ses engagements au financement de l'opération de prolongement de la ligne 11 entre « Mairie des Lilas » et « Rosny-Bois-Perrier », tel que prévu par l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement. Par conséquent, la SGP ayant rempli l'ensemble de ses obligations conventionnelles en contractualisant l'intégralité des engagements pour cette opération, elle n'a pas été signataire des conventions REA 5, 6 et 7. Le versement anticipé des financements correspondant à la participation de la SGP ne remet pas en question les clés de financement définies à l'article 2.3 du protocole cadre sur le volet prolongement.

Par délibérations en date des 21 janvier 2021 et 23 mars 2022, les deux dernières conventions engagées au titre du protocole cadre de financement précité ont été approuvées (REA 6 et REA 7).

#### **Rappel du besoin de financement complémentaire n°1 exprimé sur le périmètre « prolongement »**

Par délibération en date du 19 novembre 2021 (rapport n° CP 2021-371), la commission permanente du conseil régional a approuvé une première convention de 17 118 979 € relative au besoin de financement complémentaire n°1 du périmètre « adaptation des stations existantes » (ASE).

Le 23 novembre 2021, à la demande de l'ensemble des financeurs, IDFM a missionné le bureau d'études « Egis Rail », pour réaliser une expertise de l'ensemble des surcoûts. L'expertise s'est tenue en 3 phases :

- une première phase, de novembre à décembre 2021, permettant au bureau d'études de réaliser les premières analyses sur les deux volets ASE et prolongement à Rosny-Bois Perrier (RBP),
- une seconde phase, de janvier à avril 2022, permettant au bureau d'étude de réaliser l'expertise des surcoûts sur le volet ASE,
- une troisième phase, de mars à juin 2022, au cours de laquelle, l'expertise des surcoûts sur le volet prolongement à Rosny-Bois-Perrier (RBP) a été effectuée.

La RATP a fait part de ses observations, à chacune des expertises, dans deux notes de réaction, en date des 28 avril et 28 juin 2022. Le rapport d'expertise sur le volet prolongement a été rendu à IDFM le 30 mai 2022. Le rapport d'expertise ASE et PL, visé le 20 juin 2022, a ensuite été transmis, par IDFM aux financeurs le 1<sup>er</sup> juillet 2022.

Lors d'un comité de suivi des conventions de financement (CSCF) intervenu le 7 juillet 2022, la RATP et IDFM en tant que maîtres d'ouvrage conjoints, ont présenté aux partenaires du projet, le bilan de l'expertise externe précitée. Les conclusions de cette expertise sur le volet prolongement confirment le montant du surcoût déjà présenté par la RATP dans son mémoire d'analyse du 12 mars 2021. Ce montant estimé à terminaison (EAT) s'élève à 1 209 M€ (CE 2014), soit **un dépassement de 125 M€ (CE 2014) par rapport au coût d'objectif initial de 1 084 M€ (CE 2014)**.

Par ailleurs, lors de ce même CSCF, la MOA a fait part d'un besoin de trésorerie imminent et a sollicité des partenaires l'approbation d'une nouvelle convention de financement, hors protocole, permettant de prendre en charge une première tranche du besoin de financement complémentaire du périmètre prolongement.

Au sein de ces 125 M€ de besoin de financement complémentaire les financeurs ont décidé d'engager une convention de financement besoin de financement complémentaire n°1 (dite BC n°1) pour un montant de 48,442 M€ constants soit 60,634 M€ courants, afin de couvrir les surcoûts ne relevant pas d'une responsabilité tierce sur le volet prolongement à RBP. Cette convention BC n°1 a été signée le 19 juillet 2023.



### **Besoin de financement complémentaire n°2 exprimé sur le périmètre « prolongement »**

Lors d'une réunion en date du 12 juillet 2023, la RATP a formulé une demande pour une seconde tranche de financement complémentaire 29,1 M€ constants, comprise dans l'enveloppe des 125 M€ constants précités, pour une prise en charge par les financeurs d'ici la fin de l'année 2023.

Par ailleurs, lors de cette réunion, la RATP a confirmé aux partenaires l'existence d'une seconde enveloppe de surcoût, dite enveloppe de surcoûts techniques n°2, estimée à 18,2 M€ constants. Ce surcoût n°2 a été présenté à IDFM dans une note de la RATP du 23 juin 2023. Cette note a fait l'objet d'échanges entre la RATP et IDFM, échanges ayant donné lieu à l'établissement d'une note de validation d'IDFM du 27 juin 2023. L'ensemble de ces éléments a été présenté aux partenaires lors du CSCF précité.

Lors de cette réunion, les financeurs ont demandé à la RATP de participer au plan de financement de la présente convention, à hauteur de l'enveloppe de dépenses labellisée « critère 4 », conformément aux conclusions de l'expertise n°1, soit 10,9 M€ constants. Le critère 4 vise à identifier la responsabilité du maître d'ouvrage dans les surcoûts. Par courriel en date du 17 juillet 2023, la RATP a indiqué aux partenaires qu'elle n'était pas en mesure d'intégrer dès la convention « besoin de financement complémentaire n°2 », tout ou partie de la responsabilité RATP identifiée dans les conclusions de l'audit EGIS de 2022, compte-tenu des délais d'arbitrages associés à la préparation de la présente convention.

Considérant les éléments précités, les partenaires ont accepté de mobiliser la somme de 20 M€ constants, hors enveloppe de responsabilité RATP de 10,9 M€ constants, soit 25,107 M€ courants, décomposée comme suit :

- 10,9 M€ constants, correspondant à 100% de l'enveloppe financière du Département de Seine-Saint-Denis, soit 13,683 M€ courants,
- 9,1 M€ constants, soit la moitié de l'enveloppe de surcoût technique n°2, soit 11,424 M€ courants. Sur ce sujet, les partenaires ont pris acte de la note de validation d'IDFM et ont demandé à IDFM de lancer une expertise externe dédiée sur cette enveloppe de surcoût n°2, à l'instar de l'expertise externe qui avait été missionnée pour le surcoût n°1 de 125 M€.
- 0,04 M€ courants au titre de la prise en charge par les partenaires de l'expertise externe dédiée.

### **Les modalités de financement de la présente convention :**

Conformément à l'article 2.1.2 du protocole cadre de financement, il était convenu que la participation du Département et de la SGP s'entendait « *comme une subvention forfaitaire et actualisable. La SGP et le Département ne prendront (...) pas en charge les surcoûts éventuels (...)* ».

C'est la raison pour laquelle, par courrier du 1<sup>er</sup> septembre 2022, le Département de Seine-Saint-Denis a confirmé à la co-maitrise d'ouvrage ainsi qu'aux partenaires, qu'il ne participerait pas au surcoût de l'opération. Les partenaires Etat et Région se sont donc accordés pour se répartir la participation du Département, à hauteur de leur taux de participation initial respectif.

Par ailleurs, lors du comité de pilotage du 28 novembre 2022, l'Etat a annoncé qu'il prendrait à sa charge la participation de la SGP.

Par conséquent, les financeurs de la présente convention sont l'Etat et la Région.

**La présente convention permet donc aux financeurs d'attribuer une subvention complémentaire n°2, hors protocole, destinée à la poursuite des travaux du périmètre prolongement de la ligne 11 du Métro et l'expertise externe des surcoûts techniques complémentaires présentés par RATP. Cette expertise est mandatée par IDFM à la demande des financeurs.**

## **Article 1. Objet de la convention**

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

Ainsi, elle a pour objet de définir les modalités de financement des travaux du périmètre prolongement - besoin de financement complémentaire n°2 (BC n°2), objet de la convention et de préciser les conditions de suivi de la convention et des travaux, dans le respect du calendrier général du projet.

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

**« Prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier - Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°2 ».**

## **Article 2. Contenu de la présente convention de financement**

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

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

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

La présente convention intègre de plus :

- les coûts de maîtrise d'ouvrage : pilotage, information, encadrement, contrôle qualité, contrôle de gestion, frais de structure, contribution des différentes entités de la RATP à la conduite de la phase Achats et du suivi contractuel des marchés,
- les missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, lui permettant d'assurer la qualité des missions qu'elle dirige tant sur les plans organisationnel, juridique, économique et financier que technique,
- les missions d'assistance réglementaires telles que coordination en matière de sécurité et protection de la santé (CSPS) en phase réalisation, le contrôle technique (CT),
- la mission d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (OPC) du projet, qui analyse les tâches élémentaires portant sur les études d'exécution et les travaux, détermine leurs enchaînements ainsi que le chemin critique par des documents graphiques, du commencement des travaux jusqu'à la levée des réserves,
- le coût des maîtres d'œuvre nécessaire à la bonne exécution de leurs missions (frais d'études, etc.).
- L'expertise des surcoûts techniques complémentaires. Cette expertise sera confiée par IDFM à une ingénierie externe, non liée au projet.

### **2.2. Contenu des dossiers**

Ils comprennent :

- les dossiers de consultation des entreprises,
- les dossiers des marchés clôturés,
- un dossier de synthèse portant sur les acquisitions foncières,
- Les conventions et/ou protocole pour les travaux réalisés par d'autres MOA pour le compte de la RATP.

Lorsque la demande est formulée, l'ensemble des documents est remis par la RATP aux Parties sous format USB ou cloud sécurisé.

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

## **Article 3 - Rôle et engagements des Parties**

### **3.1 La maîtrise d'ouvrage du projet**

#### **3.1.1 Rappel du contexte de la maîtrise d'ouvrage conjointe**

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

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

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

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

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

#### **3.1.2 Identification et engagements des maîtres d'ouvrage conjoints**

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

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

### **3.2 L'Autorité organisatrice des mobilités**

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

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

### **3.3 Les financeurs**

#### **3.3.1 Identification**

Les partenaires financiers de la présente convention sont les suivants :

- l'Etat,
- la région Île-de-France.

#### **3.3.2 Engagements**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation, par les maîtres d'ouvrage visés à l'article 3.1.2, des travaux précisés à l'article 2 de la présente convention dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3 de la présente convention.

### **3.4 Calendrier prévisionnel de réalisation**

Le délai prévisionnel de réalisation de cette phase est évalué à environ 30 mois, à compter de la notification de la présente convention par Île-de-France Mobilités.

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

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

## **Article 4. Modalités de financement et de paiement**

### **4.1 Estimation du coût de la présente convention**

Le montant prévisionnel des coûts de réalisation correspondant aux missions visées à l'article 2 est évalué à 20 000 000 € constants (CE 01/2014), soit 25 107 082,37 € courants (au bénéfice de la RATP) selon les modalités d'actualisation prévues à l'article 4.2. Au montant de 25 107 082,37 € courants doit être ajouté un montant de 40 000 € courants (au bénéfice d'IDFM) destiné à couvrir les frais d'expertise externe engagés par IDFM à la demande des financeurs.

Le montant total de la présente convention est de 25 147 082,37 € courants. L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage (MOA) et de maîtrise d'œuvre (MOE).

### **4.2 Modalités d'actualisation**

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

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

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

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

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

#### 4.3 Plan de financement

Les plans de financement de la présente convention sont établis comme suit :

- Pour le montant RATP (besoin de financement complémentaire n°2) :

Partenaires financiers	Montant RATP	Taux
	en € courants prévisionnels	
<b>Etat :</b>	<b>12 794 569,18 €</b>	<b>50,96%</b>
-dont participation Etat selon les clés du protocole	4 968 691,60 €	19,79%
-dont prise en charge à 100% de la participation SGP selon les clés du protocole	7 070 154,40 €	28,16%
-dont co-prise en charge de la participation du Département 93	755 723,18 €	3,01%
<b>Région Île-de-France :</b>	<b>12 312 513,19 €</b>	<b>49,04%</b>
-dont participation Région selon les clés du protocole	11 586 918,51 €	46,15%
-dont co-prise en charge de la participation du Département 93	725 594,68 €	2,89%
<b>TOTAL</b>	<b>25 107 082,37 €</b>	<b>100,00 %</b>

- Pour le montant IDFM (expertise externe du besoin de financement complémentaire n°2) :

Partenaires financiers	Montant IDFM	Taux
	en € courants prévisionnels	
<b>Etat</b>	<b>20 384,00 €</b>	<b>50,96%</b>
<b>Région Île-de-France</b>	<b>19 616,00 €</b>	<b>49,04%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>40 000,00 €</b>	<b>100,00%</b>

#### 4.4 Modalités de versement des subventions

##### 4.4.1 Versement d'acomptes

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

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

Les montants engagés par IDFM pour réaliser l'expertise externe des surcoûts techniques complémentaires à concurrence de 40 000 € courants feront l'objet d'un seul appel de fonds.

A-Versement des acomptes par l'État et la Région :

**Pour la Région**, la demande de versement d'acompte comprend :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses..

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 directeur financier de la RATP.

**Pour l'État**, la demande de versement d'acompte par chaque bénéficiaire comprend :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en euros constants et en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.1 signé par le responsable de projet ;
- la demande d'acompte résultant des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- la demande d'acompte signée par le représentant habilité du bénéficiaire ou le directeur financier.

#### B-Plafonnement des acomptes par l'État et la Région :

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

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

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

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.

#### **4.4.2 Versement du solde**

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

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

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et, pour la Région, dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. 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 s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

#### **4.4.3 Paiement à la RATP et à IDFM**

Le versement des montants de subvention appelés par le maître d'ouvrage ou par IDFM doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.

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

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

#### **4.4.4 Domiciliation**

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

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

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

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

IDFM sur le compte ouvert au nom de ILE-DE-FRANCE MOBILITES, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code Guichet	Numéro de compte	Clé
10071	75000	00001005079	72

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

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

	Adresse de facturation	Nom du service	Téléphone / courriel
<b>Etat (DRIEAT)</b>	21/23 rue Miollis 75015 PARIS	DRIEAT– 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>
<b>région Île-de-France</b>	2, rue Simone Veil 93400 Saint-Ouen-Sur-Seine	Pôle Finances et Direction de la comptabilité	<a href="mailto:CelluleNumerisationDirecti&lt;br/&gt;ondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirecti ondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
<b>RATP</b>	Maison de la RATP LAC C42 54, quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Contrôle de Gestion et Finances / Contrôle de Gestion Investissements	01 58 78 21 53 <a href="mailto:subvention.investissement@ratp.fr">subvention.investissement@ratp.fr</a>

<b>Île-de-France Mobilités</b>	39-41 rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction des Infrastructures Département Projets Métro et Pôles	01 87 05 21 00
------------------------------------	--	---	----------------

#### **4.4.5 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

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

### **Article 5. Modalités d'audit et de contrôle**

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

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

#### **5.1 Par les financeurs**

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

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

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

#### **5.2 Par Île-de-France Mobilités**

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

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

#### **5.3 Intervention d'experts**



Sur proposition de l'Autorité organisatrice des mobilités après information préalable des autres financeurs, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'Autorité organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet sous réserve de l'accord du chef de Projet, qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. La RATP est chargée de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **Article 6. Définition et gestion des écarts**

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

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

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

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

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs et Île-de-France Mobilités. Les maîtres d'ouvrage sont entendus et informés de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un avant-projet modificatif et d'un avenant à la convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe à la RATP.

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

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

### **6.2 Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux membres du comité de suivi de la convention de financement qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par la RATP, et précise la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif. Il indique notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'opération. Par ailleurs cet avis précise l'impact sur l'offre de transport.

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

### **6.3 Dispositions communes**

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

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

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

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

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

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

## **Article 7. Organisation et suivi de la convention**

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

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

### **7.1 Commission de suivi**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

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

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

3/ La communication autour du projet :

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

**2- en séance extraordinaire à l'initiative d'un des membres, sur des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés en séance ordinaire.**

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

**7.3 Information hors comité et hors commission de suivi**

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

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

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

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

#### **7.4 Communication**

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

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

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

#### **7.5 Obligation d'information par la maîtrise d'ouvrage**

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

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

### **Article 8. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.4) ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.1. de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

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

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

## **Article 9. Bilan de l'opération**

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

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

## **Article 10. Stipulations générales**

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

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **10.2 Résiliation de la convention**

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

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

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

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

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

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

### **10.3 Litiges**

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

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

#### **10.4 Confidentialité**

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

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

Les Parties s'engagent ainsi à :

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

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

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

#### **10.5 Date d'effet de la convention**

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

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

Sans préjudice de l'article 10.4, la convention expire :

- soit en cas de résiliation tel que prévu à l'article 10.2,
- soit après le versement du solde de la totalité des subventions dues au bénéficiaire selon les modalités de l'article 4.4.2,
- soit en cas d'application des modalités prévues à l'article 4.4.5.

#### **10.6 Mesures d'ordre**

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

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

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »  
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°2

Fait en quatre exemplaires originaux.

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

Pour l'Etat

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

Fait en quatre exemplaires originaux,

Pour la Région

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



Fait en quatre exemplaires originaux,

Pour la RATP

**Jean CASTEX**  
Président Directeur Général

Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »  
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°2

Fait en quatre exemplaires originaux,

Pour Île-de-France Mobilités

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

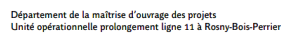
## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 2 : Calendrier**

**Annexe 3 : Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle**

## ANNEXE 1 : Organigramme de l'opération

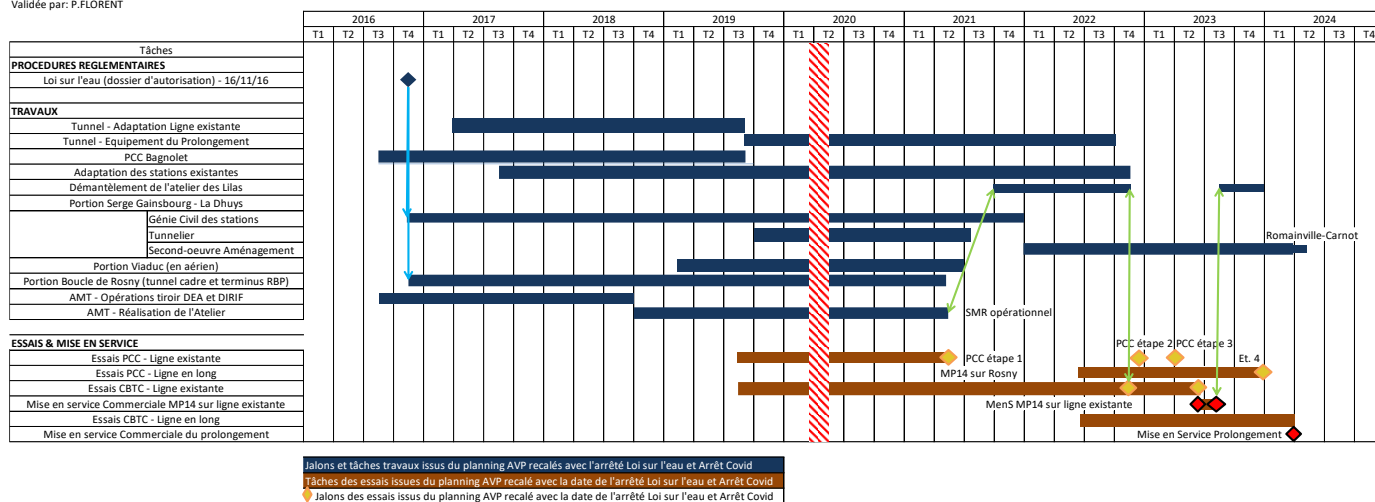


Prolongement de la ligne 11 du métro de « Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier »  
Convention de financement travaux – Prolongement – Besoin de financement complémentaire n°2

## ANNEXE 2 : Calendrier de l'Avant-Projet et calendrier travaux

Version V1 du 29/06/22  
Validée par: P.FLORENT

**Planning Travaux, Essais et Mise en Service de l'Opération PL11 (présentation AVP recalée avec l'arrêté Loi sur l'Eau et Arrêt Covid)**



### **ANNEXE 3 : Méthodologie de calcul de l'actualisation conventionnelle**

---

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

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

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

- actualisation du montant en € constants au regard de l'indice de mai 2023. Compte tenu du changement de base des indices TP à compter d'octobre 2014, la série des index en vigueur entre juin 2011 et octobre 2014 est harmonisée par application du coefficient de raccordement de l'INSEE ;

Valeur TP01	
janv-14	107,6
<b>mai-23</b>	<b>128,9</b>

- à partir de la chronique de dépenses du maître d'ouvrage, application du taux de 3 % par an jusqu'en 2025 inclus.

**Annexe 10 - POCL –Tierce-expertise relative au projet de ligne  
à grande vitesse "Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon"  
(POCL) – Avenant n°1**



**PRÉFÈTE  
DE LA RÉGION  
AUVERGNE-  
RHÔNE-ALPES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**région BOURGOGNE  
FRANCHE-COMTÉ**



**PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE**

**PARIS ORLÉANS CLERMONT-FERRAND LYON  
(LGV POCL)**

**TIERCE EXPERTISE**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION PORTANT  
DEFINITION DES CONDITIONS TECHNIQUES ET  
FINANCIÈRES DE REALISATION D'UNE ÉTUDE DE**



# TIERCE EXPERTISE

## Entre les soussignés,

L'État, représenté par la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes,

La région Île-de-France, représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_,

La région Centre-Val de Loire, représentée par le président du conseil régional Monsieur François BONNEAU, dont le siège est situé 9, rue Saint-Pierre Lentin 45041 ORLEANS Cedex 1, habilité par délibération de la Commission Permanente du conseil régional CPR n°20\_07\_29\_01 en date du 14 octobre 2020,

La région Bourgogne-Franche-Comté, représentée par la présidente du conseil régional, Madame Marie-Guite DUFAY,

La région Auvergne-Rhône-Alpes, représentée par le président du conseil régional, Monsieur Laurent WAUQUIEZ, en vertu de la délibération n° AP-2021-07/08-1-5689,

## Vu :

- Le code général des collectivités territoriales,
  - Le code des transports,
  - La lettre du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche confiant la coordination des études préalables à l'enquête d'utilité publique au préfet de la région Auvergne, en date du 9 juillet 2015,
  - 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 ;
  - Le Contrat de plan État-Région (CPER) conclu le 24 avril 2015 entre le préfet de région Bourgogne et le président du conseil régional,
  - Le Contrat de plan État-Région (CPER) conclu le 7 juillet 2015 entre le préfet de région Auvergne et le président du conseil régional,
  - Le Contrat de plan État-Région (CPER) conclu le 11 mai 2015 entre le préfet de région Rhône-Alpes et le président du conseil régional,
  - La décision ministérielle en date du 2 novembre 2018 relative à la poursuite des études du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
  - la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,
- Avenant n°1 à la convention tierce expertise LGV POCL

- La délibération de la commission permanente du conseil régional de la région Île-de-France n° CP 2020-337 du 23 septembre 2020 approuvant le montant de la participation financière et autorisant la présidente à signer la convention,
- La délibération de la commission permanente CPR n°20\_07\_29\_01 du conseil régional de la région Centre-Val de Loire en date du 14 octobre 2020 approuvant le montant de la participation financière et autorisant le président à signer la convention,
- La délibération n° 20CP.667 de la commission permanente du conseil régional de la région Bourgogne-Franche-Comté de la commission permanente en date du 16 octobre 2020 approuvant le montant de la participation financière et autorisant la présidente à signer la convention,
- La délibération du conseil régional de la région Auvergne-Rhône-Alpes n° CP- 2020-09 / 17-101-4373 en date du 17 septembre 2020 approuvant le montant de la participation financière et autorisant le président à signer la convention,
- La délibération n° de la commission permanente du Conseil régional de la Région Bourgogne-Franche-Comté en date du 24 novembre 2023 approuvant les termes du présent avenant et autorisant la présidente à signer l'avenant,
- La délibération de la commission permanente du conseil régional de la région Île-de-France n° CP 2023-371 du 17 novembre 2023 approuvant les termes du présent avenant et autorisant la présidente à signer l'avenant

## PRÉAMBULE

SNCF Réseau assure depuis 2010 la maîtrise d'ouvrage des études relatives au projet de ligne nouvelle à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (LGV POCL).

À la suite du comité de pilotage du 25 octobre 2016, l'État a décidé d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'une tierce expertise des études menées de 2010 à 2014 pour analyser la méthodologie et les résultats du travail réalisé par SNCF Réseau et certains partenaires du projet.

Les régions ont confirmé leur participation financière à la réalisation de cette tierce expertise.

La convention de financement de cette tierce expertise a été signée par l'ensemble des parties au 16 mars 2022.

La tierce expertise a été confiée au cabinet Arcadis dans le cadre d'un marché notifié par la DREAL le 19 mai 2022.

La date de commencement du délai global d'exécution de l'étude a été fixée au 15 juin 2022 pour une durée de 12 mois.

La date de commencement de la phase 1 a été fixée au 15 juin 2022.

L'exécution du marché et de la phase 1 a été interrompue entre le 30 juillet et le 4 septembre 2022 compte-tenu de la période estivale peu propice à la réalisation d'entretiens d'acteurs.

L'exécution du marché a été interrompue pour une période de 15 jours à compter du 17 février 2023 compte tenu de la difficulté à planifier des entretiens supplémentaires.

Suite au comité de pilotage de fin de phase 1 du 17 mars 2023, la date de lancement de la phase 2 a été fixée au 20 mars 2023.

Par courrier du 22 juin 2023 Arcadis a demandé à la DREAL une prolongation du délai d'exécution du marché de 6 mois.

Cette demande a été validée par les parties lors de la réunion du 5 juillet 2023 et est justifiée par les faits suivants :

- **Un démarrage de l'étude en juin 2022, à l'aube de la période estivale, ce qui a entraîné un ordre de service d'arrêt durant l'été 2022, pour envisager un démarrage de la démarche d'entretiens auprès des acteurs à partir de septembre 2022.**
- **Une démarche d'entretiens plus délicate à conduire que celle envisagée initialement, du fait notamment de difficultés à planifier les entretiens (coordination des agendas, relances, ...)**

- **La conduite d'entretiens complémentaires en avril-mai 2023, à la demande du COPIL de mars 2023.**

EN CONSÉQUENCE, IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

## **ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objectif de modifier les dispositions des articles 2 et 6 de la convention en approuvant la prolongation du délai d'exécution de l'étude pour une durée de 6 mois et en prolongeant les délais de caducité de la convention pour une période de 12 mois afin de finaliser la phase 2 de l'étude et de permettre à l'État de réaliser les appels de fonds.

## **ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 « OBJECTIF ET CALENDRIER DE L'ÉTUDE »**

*L'alinéa de l'article 2 de la convention initiale concernant les délais de réalisation de l'expertise est ainsi modifié :*

**L'expertise se déroulera en 2 phases, sur un délai de 18 mois (hors éventuelle clause de réexamen), à compter de la date de notification du marché de tierce expertise par l'État.**

## **ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.1 « MODALITÉS DE VERSEMENT »**

*L'alinéa de l'article 6.1 concernant les modalités de versement de l'appel de fonds de la convention initiale est ainsi modifié :*

Les conseils régionaux Île-de-France, Centre-Val de Loire, Bourgogne-France-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes verseront leurs participations financières à l'État.

L'État s'engage à émettre à leur encontre pour recouvrer les fonds de concours un titre de perception au moment de l'engagement de l'opération. Ces titres de perception seront calculés sur la base de la clé de financement définitive mentionnée à l'article 4.

**La participation est versée à l'État, en deux versements :**

- **Un versement avant la finalisation de la phase 2 (au mois de septembre 2023 - date prévisionnelle) plafonné à 50%,**
- **Un versement à la fin des études, aux regards des dépenses réelles et après validation en comité de pilotage par l'ensemble des parties du rapport final de la tierce-expertise (au mois de novembre 2023 - date prévisionnelle).**

## **ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.4 « Délai de caducité »**

*L'article 6.4 de la convention initiale est ainsi modifié :*

La convention prendra effet à la date de signature par les parties et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la convention.

Un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention est fixé, aux termes duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives (ordre de service à l'attributaire du lancement de l'étude) permettant de justifier soit d'un début de réalisation des études, soit d'une justification de leur report non imputable au maître d'ouvrage.

Avenant n°1 à la convention tierce expertise LGV POCL

Les reliquats de subventions des régions non versés deviendront caducs si le maître d'ouvrage n'adresse pas aux régions l'ensemble des justificatifs permettant le mandatement du solde du besoin de financement dans **un délai maximal de 48 mois à compter de la date d'affectation de la subvention par les commissions permanentes des régions.**

En tout état de cause, les règlements budgétaires et financiers de chaque région s'appliquent prioritairement aux modalités exprimées ci-dessus.

## **ARTICLE 5 – PRISE D'EFFET**

L'avenant prend effet à compter de sa signature par l'ensemble des co-contractants.

Fait en cinq exemplaires originaux

A LYON, le

Pour l'État

La préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes

FABIENNE BUCCIO

Fait en cinq exemplaires originaux

A PARIS, le

Pour le conseil régional Île-de-France

La présidente

VALERIE PECRESSE

Fait en cinq exemplaires originaux

À ORLEANS, le

Pour le conseil régional Centre-Val de Loire

Le président

FRANÇOIS BONNEAU



Fait en cinq exemplaires originaux

À DIJON, le

Pour le conseil régional Bourgogne-Franche-Comté

La présidente

MARIE-GUITE DUFAY

Fait en cinq exemplaires originaux

A LYON, le

Pour le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

Le président

LAURENT WAUQUIEZ

## **Annexe 11 - Travaux d'adaptation des infrastructures en gare de Bréval – REA 1**

2023

Convention de financement n°1 des  
travaux d'adaptations des infrastructures  
pour le déploiement des rames Régio 2N  
en gare de Bréval

Convention n°23FER016



## Table des matières

PREAMBULE .....	7
Article 1. OBJET DE LA CONVENTION .....	7
Article 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES en gare de Bréval .....	8
2.1. Périmètre de la convention .....	8
2.2. Délais de réalisation .....	8
Article 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES .....	8
3.1. L'Autorité organisatrice .....	9
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération .....	9
3.3. Les financeurs .....	10
3.4. Les bénéficiaires .....	10
Article 4. MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT .....	10
4.1. Régime de TVA .....	10
4.2. Estimation du coût des travaux .....	10
4.3. Plan de financement .....	11
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région .....	12
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	15
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire .....	15
Article 5. MODALITES DE CONTRÔLE .....	15
5.1. Par les financeurs .....	15
5.2. Par Île-de-France Mobilités .....	16
5.3. Intervention d'experts .....	16
Article 6. GESTION DES ECARTS .....	16
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif du projet .....	16
6.2. Dispositions en cas de modification des délais .....	17
Article 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION .....	17
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF) .....	17
7.2. Comité des financeurs .....	18
7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs .....	19
7.4. Suivi de la communication institutionnelle .....	19
Article 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET .....	20
Article 9. propriété, communication et diffusion des études .....	20
Article 10. BILAN PHYSIQUE et financier DE L'OPERATION .....	21
Article 11. DISPOSITIONS GENERALES .....	21
11.1 Modification de la convention .....	21
11.2 Règlement des litiges .....	21
11.3 Résiliation de la convention .....	21
11.4 Date d'effet et durée de la convention .....	22
11.5 Mesures d'ordre .....	22
ANNEXES .....	29

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris,
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région »), représentée par la Présidente du Conseil Régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du \_\_\_\_\_ ,

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

**En deuxième lieu,**

- SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur Baptiste OBERLIN, Directeur Régional Gares Hauts-de-France Normandie.

Ci-après désigné « **SNCF GARES& CONNEXIONS** »

- SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros 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 Séverine LEPERE et Directrice Générale d'Ile de France, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

Ci-après désigné par « **les maîtres d'ouvrage** » ou « **les bénéficiaires** »,

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 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 comme « **Ile-de-France Mobilités** » ou « **l'autorité organisatrice** » ou « **I'AO** » ou « **le Syndicat des Transports d'Ile-de-France** ».

Ci-après collectivement désignés comme « **les Parties** »

## Visas

---

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

**Vu** le décret 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 et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

**Vu** la loi n°2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées et visant à favoriser l'accès au service civique pour les jeunes en situation de handicap,

**Vu** Le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de service reliées au réseau ferroviaire et aux services et prestations fournies par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire,

**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 (Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L 2111-9 du code des transports,

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

**Vu** la convention relative au financement des études préliminaires de modifications de l'infrastructure préalables à la mise en service des rames Régio2N Normandie sur la desserte de Serquigny, signée le 30 novembre 2020 entre la Région Normandie et SNCF Réseau

**Vu** la convention relative au financement des études d'avant-projet, projet et de la phase de consultation des entreprises, relatifs à l'allongement des quais des gares de Bueil et Bréval., signée le 27 octobre 2022 entre la Région Normandie et SNCF Gares & Connexions,

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

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

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

**Vu** la délibération de la région Ile-de-France n°                      du                      relative à l'approbation de la présente convention ;

**Vu** la délibération du                      du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n°2023/..... du ..... relative à l'approbation de la présente convention ;



## DEFINITIONS

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

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'adapter des infrastructures SNCF pour le déploiement des rames REGIO 2N, et à laquelle la présente convention fait référence.

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

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

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

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

**Il est convenu ce qui suit :**

## **PREAMBULE**

### **Contexte général**

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

Le matériel roulant circulant sur la ligne du TER Normandie, entre Paris - Rouen et Paris - Evreux - Serquigny, deviendra très prochainement obsolète, imposant son remplacement dès septembre 2024, en anticipation du SA 2025 initialement convenu lors des phases d'études.

Etant rappelé qu'un accord de financement entre Régions Normandie et Ile de France prévoyait que, la gare de Bréval étant située en Ile-de-France, les travaux seront financés par la Région Ile-de-France et l'Etat au titre du CPER. Seules les études ont été financées par la Région Normandie.

Des études préliminaires, puis d'avant-projet et projet, réalisées par SNCF Réseau, ont permis de fixer le programme de l'opération des aménagements de quais de la gare de Bréval, selon la Spécification Technique d'interopérabilité (STI) relative aux personnes à mobilité réduite (PMR), nécessaires pour accueillir les nouvelles rames de type REGIO 2N commandées par la Région Normandie.

Il est à noter que les études pour la mise en conformité des quais de Bréval selon la STI PMR ne sont pas finalisées et nécessiteront un délai de réalisation plus long. C'est pourquoi, sous réserve d'une DACAM (Demande d'Autorisation de Créer, d'Aménager ou de Modifier) valide, un phasage d'opération a été entrepris pour mener :

- Les premiers travaux pour accueillir les nouvelles rames de type REGIO 2N par un allongement des quais.
- Les travaux ultérieurs de mise en conformité STI PMR, y compris ceux non-compatibles avec le projet EOLE.

La présente convention porte sur le financement de la réalisation des travaux liés à la première phase de l'opération d'adaptation de la gare de la gare de Bréval pour l'arrivée des rames REGIO 2N ;

### **Coût d'objectif prévisionnel provisoire global du projet**

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront précisés une fois les études d'avant-projet et projet achevées (pour la mise en conformité STI PMR) et approuvées par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les modifications de coût seront traitées au travers des modalités explicitées dans l'article 6.

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement de la première tranche de travaux concernant les adaptations des infrastructures de SNCF Réseau et Gare & Connexions en gare de Bréval pour l'arrivée des rames Regio 2N

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

**« Convention de financement n°1 relative aux travaux d'adaptation des infrastructures en gare de Bréval pour le déploiement des rames Regio 2N ».**

## ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER DE REALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES EN GARE DE BREVAL

### 2.1. Périmètre de la convention

Cette convention concerne le financement des travaux d'adaptation des infrastructures sous les maîtrises d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour leur périmètre respectif, liés au déploiement des rames Régio 2N en gare de Bréval.

En vertu des dispositions du code de la commande publique, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont convenu par convention que SNCF Réseau pilotera la réalisation des travaux du périmètre de SNCF Gares & Connexions, objet de la présente convention.

La convention vise à permettre la réalisation des premiers travaux de l'opération (hors mise en accessibilité des quais) :

Opérations	Caractéristiques	Enjeu	Phases concernées
Aménagements de la gare de Bréval	Allongement des quais de la gare de Bréval et travaux associés	Circulation matériel roulant	REA 1

Ces premiers travaux portent sur les points suivants :

- Quais :
  - Allongement des quais pour une cible à 281m de longueur utile à hauteur cible (55cm) (V1+92m et V2 +71m linéaire), avec création de rampes en extrémité de quai
  - Mise en œuvre des Dalle d'éveil (DEV) sur la partie allongée
  - Revêtement d'enrobé sur la totalité des quais
  - Vérification du Gabarit
  - Création d'une rampe (4%) de transition entre quai allongé et quai existant
  - Ajout de signalétiques de sécurité, clôtures, portillon, candélabres, mobiliers de quais, équipements de sonorisation, adaptation de l'alimentation.
  - Adaptation de réseaux et chambres de tirage sur la partie allongée
  - Adaptation des alimentations des installations fixes de la traction électrique sur la partie allongée
    - Pose de nouveaux supports (dépose des anciens)
    - Remplacements d'armements caténares
    - Reprise des câbles de protection aérien (~câble de terre) de la zone
    - Reprises du pendulage
    - Reprise de dés de protection et réhausse de massifs
  - Adaptation signalisation : Dépose des anciennes pancartes d'arrêt et implantation de nouvelles.

### 2.2. Délais de réalisation

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

Le planning prévisionnel des travaux préalables aux dates de mise de service de l'opération est joint en annexe 3 à la convention.

## ARTICLE 3. ROLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération**

#### **3.2.1. Identification des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage, objet de la présente convention, sont :

- Conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national (RFN), dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.
- SNCF Gares et Connexions pour ce qui concerne les quais.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage sont responsables de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet et Projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, pour les éléments relevant de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

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

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

#### **3.2.3. Engagement des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

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

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement du Projet est assuré dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités, pour un montant total de 4 016 334 € courants, réparti selon les clés de répartition suivantes :

- L'État : 30%
- La région Île-de-France : 70%

Il est précisé que le financement apporté par l'État n'intervient qu'au titre du caractère spécifique de la gare de Bréval dont les flux concernent majoritairement des déplacements au sein de la Région Île-de-France, éligibles au Pass Navigo. Ce financement n'est pas de nature à constituer un précédent applicable à des demandes de financements ultérieurs concernant cette liaison interrégionale TER. En particulier ce financement n'a pas pour effet de remettre en cause les conditions du transfert de cette ligne à la Région Normandie dans le cadre de l'accord plus global au titre des trains d'équilibre des territoires.

#### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

### **3.4. Les bénéficiaires**

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont bénéficiaires des financements pour leur périmètre respectif versés par l'Etat et la Région Ile-de-France et ci-après désigné « les bénéficiaires ».

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

### **4.1. Régime de TVA**

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

### **4.2. Estimation du coût des travaux**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **4 016 334 € courants HT**.

Le détail des coûts prévisionnels en euros courants est le suivant :

Opérations	Phase	MOA	Postes de dépense	Coût € courants
Aménagements de la gare de Bréval	REA 1	SNCF Réseau	Travaux	1 005 545 €
			Provision pour risques	157 619 €
			MOE	197 577 €
			MOA	41 595 €
			SOUS TOTAL	1 402 336 €
		SNCF Gares & Connexions	Travaux	1 874 368 €
			Provision pour risques	293 807 €
			MOE	368 289 €
			MOA	77 535 €
			SOUS TOTAL	2 613 998 €
TOTAL				4 016 334 €

Cette répartition indicative peut évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses dans le respect de l'enveloppe globale.

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

#### 4.3. Plan de financement

Le plan de financement des travaux de la présente convention est établi en euros HT comme suit :

Adaptations des infrastructures lignes J et L			
Plan de financement			
Montant en € courants et %			
Périmètre	Etat	Région	Total
	30%	70%	
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	784 199,40	1 829 798 ,60	2 613 998,00
<b>SNCF Réseau</b>	420 700,80	981 635,20	1 402 336,00
<b>Total</b>	<b>1 204 900,20</b>	<b>2 811 433,80</b>	<b>4 016 334,00</b>

#### **4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

Chaque Maître d'Ouvrage procède, sur son propre périmètre, aux appels de fonds auprès de l'Etat et de la Région Ile-de-France, selon la clé de répartition figurant au Plan de financement et selon les modalités suivantes.

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants sera appelé dès l'engagement des premiers travaux, objet de la présente convention, lequel appel sera justifié par un courrier des maîtres d'ouvrage pour leur propre périmètre, adressé à l'ensemble des Financeurs Publics.

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.5 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

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

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

L'annexe 2 indique l'échéancier prévisionnel des dépenses des maîtres d'ouvrage par financeur.

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

Les états d'acompte seront établis en euros courants. Le solde sera établi en euros courants et en euros constants par application des indices définitifs.

Les appels de fonds seront payés en euros courants.

Le dossier de demande de versement des acomptes (à l'exception du premier appel de fond de 20%) comprend en outre les pièces suivantes :

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

Les bénéficiaires peuvent demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande d'acompte comprendra :

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage.

**c - Plafonnement des acomptes**

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

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés à l'Etat aux bénéficiaires est plafonné à 90% du montant de la subvention

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

**4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 signés par le représentant légal des organismes. 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 pour SNCF Réseau se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et devront respecter les obligations définies à l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la Région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

**4.4.3. Paiement**

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1., 4.4.2 et 4.5.1 Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans les meilleurs délais.



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

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

#### **4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- SNCF Réseau sur le compte dont les références sont les suivantes :

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

- SNCF Gares et Connexions sur le compte dont les références sont les suivantes :

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	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>
SNCF Réseau	DG Finances et achats 15/17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint Denis	Direction Générale Finance et Achat	Aude BRISAC – Gestionnaire financier TEL: 06 15 33 51 50 <a href="mailto:aude.pouyes@reseau.sncf.fr">aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a>
SNCF Gares & Connexions	449, avenue Willy Brandt 59777 EURLILLE	Pôle Stratégies Finances	Mathieu LOTTA <a href="mailto:mathieu.lotta@sncf.fr">mathieu.lotta@sncf.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 code service ;
  - L'Etat : EALCPM075;

- 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. »

#### **4.5. 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, les bénéficiaires n'ont 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 les bénéficiaires établissent, 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, les bénéficiaires disposent 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.

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

Les bénéficiaires s'engagent à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à ces études et travaux.

Les bénéficiaires s'engagent 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 CONTRÔLE**

#### **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.

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

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

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

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

Pour répondre à ce suivi, les maîtres d'ouvrage fournissent et actualisent 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, les Maîtres d'ouvrage s'engagent à permettre aux experts désignés ou missionnés par l'Autorité Organisatrice, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet sous réserve de l'accord du chef de Projet, qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Les Maîtres d'ouvrage sont chargés de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif du projet**

Le montant total des subventions, tel qu'indiqué à l'article 4.2 de la présente convention constitue un plafond global pour les bénéficiaires.

#### **En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les bénéficiaires s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

#### **En cas de dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté par les maîtres d'ouvrage, ceux-ci fournissent dans un délai maximum d'un (1) mois à l'AO et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'AO, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 7.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu par l'article 4.1 au titre du coût d'objectif prévisionnel.

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

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

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

## **6.2. Dispositions en cas de modification des délais**

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

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

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par les maîtres d'ouvrage, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, Ile de France Mobilités et les maîtres d'ouvrage.

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs, de comités de suivi composés des élus et des financeurs, et de réunions entre maîtres d'ouvrage auxquelles peuvent être conviés les financeurs.

### **7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF)**

A l'initiative d'Ile 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 Ile 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 Ile de France Mobilités, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par Ile de France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Ile 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 montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux du Projet tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu,
- 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 les maîtres d'ouvrage,
- 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,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, les maîtres d'ouvrage effectuent une mise à jour des prévisions pluriannuelles de ses dépenses et de ses engagements. 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 01/2017 pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition (postes CERTU si possible), celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, du Projet.

3/ La communication autour du Projet :

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

## **7.2. Comité des financeurs**

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

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être

transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

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

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 7.1. Les maîtres d'ouvrage présentent 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 aux articles 6 et 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

### **7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 8. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 2.2 de la Convention), entraînant un décalage de la mise en service, ou des objectifs de coûts précisés à l'article 4.2 de la Convention, peut conduire, selon l'appréciation d'Ile de France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Ile de France Mobilités

En conséquence, dès que les maîtres d'ouvrage envisagent des modifications significatives du programme de l'opération, précisé notamment à l'article 2 de la Convention, il transmettra à Ile de France Mobilités ainsi qu'à l'Etat et la Région, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Ile de France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité de Suivi ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

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

## **ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage transmettront aux financeurs et à Ile-de-France Mobilités l'intégralité des résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par la présente opération, après validation par l'ensemble des financeurs.

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

Les résultats d'études seront transmis en deux exemplaires :

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

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires 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 des maîtres d'ouvrage.

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

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

## **ARTICLE 10. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE L'OPERATION**

Les maîtres d'ouvrage établissent sous sa responsabilité, au plus tard cinq ans après la mise en service, un bilan financier et physique des aménagements relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût d'objectif, défini à l'article 4.2, ramenée aux conditions économiques de l'Avant-Projet (avec mise en évidence du montant de l'actualisation réglée par les maîtres d'ouvrage) afin de permettre une comparaison.

Ce bilan comportera notamment :

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

## **ARTICLE 11. DISPOSITIONS GENERALES**

### **11.1 Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **11.2 Règlement des litiges**

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

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

### **11.3 Résiliation de la convention**

Les signataires de la 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 aux bénéficiaires de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un 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 aux bénéficiaires, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation, ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

#### **11.4 Date d'effet et durée de la convention**

La Convention prend effet à compter de sa notification par Ile de France Mobilités à l'ensemble des autres Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Néanmoins, la présente convention tient compte des dépenses réalisées à compter de la date fixée par la délibération de la commission permanente de la Région Ile-de-France approuvant la présente convention et attribuant les subventions afférentes.

Sans préjudice des articles 5 et 10, la Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'article 11.3, soit après la réalisation des étapes suivantes :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2;
- A la date de la constatation de la caducité de la convention selon les modalités prévues à l'article 4.5;

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

#### **11.5 Mesures d'ordre**

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

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

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

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

Pour l'Etat,

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

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

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

Pour la Région,

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

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

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

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**

Directeur Général

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

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

Pour SNCF Réseau,

**Severine LEPERE**

Directrice Générale Ile-de-France

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

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

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Baptiste OBERLIN**  
Directeur Régional Gares  
Hauts-de-France Normandie

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Organigramme de l'opération**

**Annexe 2 : Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

**Annexe 3 : Calendrier**



**ANNEXE 1**  
**Organigramme nominatif**

---

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

**MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF Gares & Connexions**

- Arnaud GUITTET, Directeur Programme Normandie.

**MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF Réseau**

- Julien LEVEQUE, Directeur de l'Agence du Nouveau Matériel Roulant.

**ANNEXE 2**  
**Echéancier prévisionnel**

**Echéancier prévisionnel des appels de fonds :**

€ en courants

MOA SNCF Réseau & G&C	2024 30%	2025 50%	2026 20%	2027 0%	TOTAL
--------------------------	-------------	-------------	-------------	------------	-------

Financement Etat	361 470,00 €	602 450,00 €	240 980,20 €	0,00 €	1 204 900,20 €
Financement Région RIF	843 430,00 €	1 405 717,00 €	562 286,80 €	0,00 €	2 811 433,80 €

<b>TOTAL</b>	<b>1 204 900,00 €</b>	<b>2 008 167,00 €</b>	<b>803 267,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>4 016 334,00 €</b>
--------------	-----------------------	-----------------------	---------------------	---------------	-----------------------

€ en courants

MOA SNCF G&C	2024 30%	2025 50%	2026 20%	2027 0%	TOTAL
-----------------	-------------	-------------	-------------	------------	-------

Financement Etat	235 259,82 €	392 099,70 €	156 839,88 €	0,00 €	784 199,40 €
Financement Région RIF	548 939,58 €	914 899,30 €	365 959,72 €	0,00 €	1 829 798,60 €

<b>TOTAL</b>	<b>784 199,40 €</b>	<b>1 306 999,00 €</b>	<b>522 799,60 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>2 613 998,00 €</b>
--------------	---------------------	-----------------------	---------------------	---------------	-----------------------

€ en courants

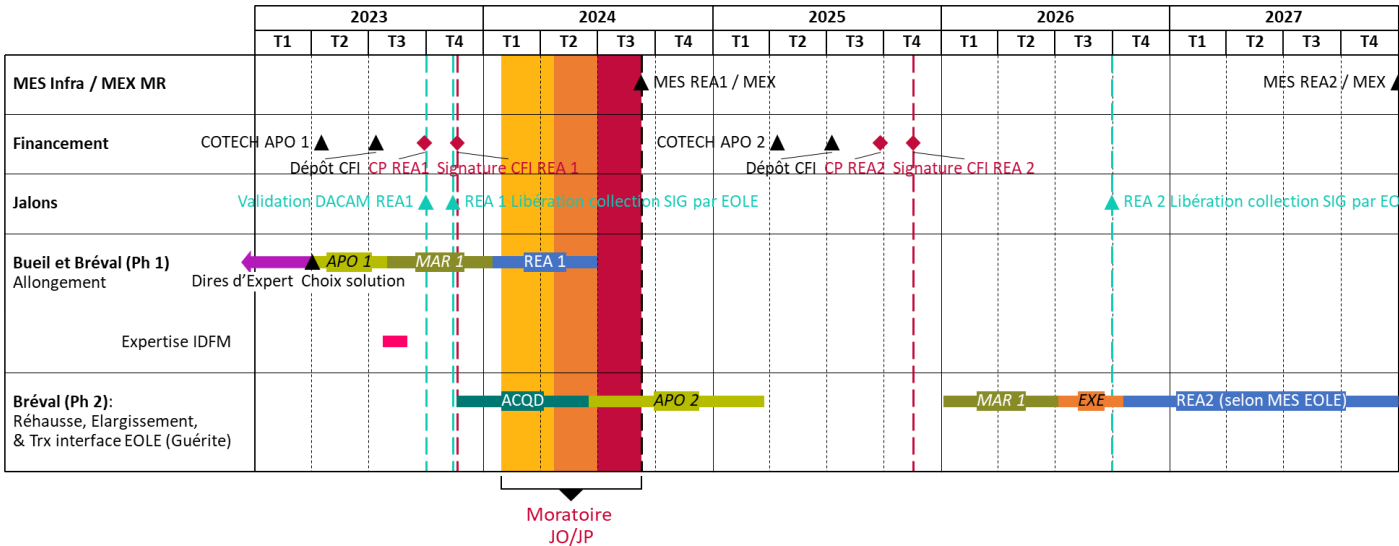
MOA SNCF Réseau	2024 30%	2025 50%	2026 20%	2027 0%	TOTAL
--------------------	-------------	-------------	-------------	------------	-------

Financement Etat	126 210,24 €	210 350,40 €	84 140,16 €	0,00 €	420 700,80 €
Financement Région RIF	294 490,56 €	490 817,60 €	196 327,04 €	0,00 €	981 635,20 €

<b>TOTAL</b>	<b>420 700,80 €</b>	<b>701 168,00 €</b>	<b>280 467,20 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>1 402 336,00 €</b>
--------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------	-----------------------

ANNEXE 3  
Calendrier indicatif

Le calendrier prévisionnel de la mise en service (MES) de la REA 1 est le suivant :



- REA 1 : MES allongement de quai en septembre 2024.

**Annexe 12 - RER B – Création d'un nouveau franchissement en  
gare du Bourget – Convention études de projet et premiers  
travaux**

2023

## Schéma directeur du RER B Sud

Convention de financement relative  
aux études Projet, à la phase DCE, à la  
phase ACT et aux premiers travaux de  
la création d'un nouveau  
franchissement en gare RER du  
Bourget accompagnant la mise en  
terminus partiel

N° convention : 23FER018



## SOMMAIRE

Article 1. Objet de la convention.....	7
Article 2. Périmètre et calendrier.....	7
2.1. Périmètre de la convention .....	7
2.2. Délais de réalisation .....	7
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	7
3.1. L'Autorité organisatrice.....	7
3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération .....	8
3.2.1. Identification du maître d'ouvrage.....	8
3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage.....	8
3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage .....	8
3.3. Les financeurs .....	8
3.3.1. Identification.....	8
3.3.2. Engagements.....	9
Article 4. Modalités de financement et de paiement.....	9
4.1. Estimation du coût du Projet .....	9
4.2. Coût de réalisation détaillé .....	9
4.3. Plan de financement .....	9
4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région .....	10
4.4.1. Versement d'acomptes .....	10
4.4.2. Versement du solde .....	11
4.4.3. Paiement.....	11
4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	11
4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région .....	12
4.6. Comptabilité du Bénéficiaire .....	12
Article 5. Modalités de contrôle .....	13
5.1. Par les financeurs.....	13
5.2. Par Île-de-France Mobilités .....	13
5.3. Intervention d'experts.....	13
Article 6. Audit.....	13
Article 7. Gestion des écarts.....	13
7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet.....	13
7.2. Dispositions en cas de modification des délais .....	14
Article 8. Organisation et suivi de la présente convention .....	14
8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF). .....	14
8.2. Comité des financeurs.....	15
8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs.....	16
8.4. Suivi de la communication institutionnelle .....	16
Article 9. Propriété, communication et diffusion des études .....	16
Article 10. Dispositions générales.....	17
10.1. Modification de la convention .....	17
10.2. Règlement des litiges.....	17
10.3. Résiliation de la convention .....	17
10.4. Date d'effet et durée de la convention.....	18
10.5. Mesures d'ordre.....	18
Annexes.....	23

Entre,

**En premier lieu,**

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

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF 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, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par sa Directrice Générale, Madame Marlène DOLVECK, dûment habilitée à cet effet ;

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

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, dont le siège est situé 39 bis - 41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, numéro de SIRET 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°202 en date du ,

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

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

---

## Visas

---

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

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

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

**Vu** le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

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

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

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

**VU** la délibération n° CP2021-404 du 19 novembre 2021 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet relative à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ portant approbation de l'avant-projet relatif à la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget,

**Vu** la délibération n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ approuvant la présente convention,

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_ du \_\_\_\_\_ approuvant la présente convention,



## **Préambule :**

### **Définitions**

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

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

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

« **Etudes** » : désigne tous les éléments, quels en soient la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les résultats des études, tels que notamment les rapports, les documents, les plans, au sens du code de propriété intellectuelle dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 8.

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

### **Contexte**

Par sa délibération en date du 17 février 2016, le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé le Schéma de Principe relatif à la création d'un terminus provisoire au Bourget dans le cadre du Schéma Directeur du RER B Sud. En effet, le besoin d'améliorer la gestion des situations perturbées sur la ligne B a été mis en avant, notamment dans la perspective des mises en service du métro automatique du Grand Paris et du T11. Le terminus provisoire a pour objectif de mettre en place des services partiels depuis le sud de la ligne en cas d'interruption des circulations sur les voies principales, et de permettre en cas de situation perturbée d'amener un plus grand nombre de RER au Bourget et d'offrir aux usagers souhaitant poursuivre leur trajet un report possible sur des modes de transports alternatifs. L'aménagement permettra ainsi d'éviter des ruptures d'interconnexion, dans certains cas où elles s'imposeraient dans les conditions actuelles. Des positions de garages supplémentaires seront aussi créées pour stocker les trains surnuméraires en situation perturbée.

L'AVP approuvé par IDFM a acté que la création de ce terminus –couplée à l'arrivée du nouveau matériel roulant (MI20) à horizon 2025- entraînera une augmentation des flux de voyageurs au sein de la gare, particulièrement sensible en situation perturbée ; une adaptation des espaces de la gare est donc indispensable pour permettre la bonne gestion de ces flux, conformément à la réglementation. C'est en effet des rames complètes qui se déverseront en gare pour gagner les correspondances.

Le projet du terminus partiel du Bourget intègre ainsi un élargissement d'une partie du quai 1 (phase 1 réalisée courant 2022), ainsi qu'une mise en place de mesures d'exploitation qui permettront de se prémunir du risque de traversée des voies vers le parvis. Cependant, la SNCF a fait part de la nécessité d'améliorer la situation du quai 2 de la gare du Bourget, dont les temps d'évacuation restent supérieurs aux normes en vigueur, même avec les aménagements susmentionnés. Une phase 2 d'aménagement de la gare est donc prévue avec la création d'une passerelle au-dessus des 4 voies principales de la gare, complétée par les aménagements suivants : élargissement de la rampe du quai 1 côté BV T11 et comblement de la cour anglaise le long du BV RER B, transformation de l'escalier mécanique du quai 2 en escalier fixe, déplacement du local RATP présent sur le quai 1 pour élargissement, création d'une rampe au droit du nouvel accès sur le parvis et suppression de la rampe direction province pour élargissement du quai 1. Par ailleurs, cette gare déjà très fréquentée va être impactée par plusieurs projets, ce qui rend nécessaire d'étudier les solutions d'un nouveau franchissement dans le cadre global du pôle du Bourget. Il a en effet été convenu le principe de l'inscription du pôle d'échanges multimodal (PEM) Le Bourget-Drancy au prochain CPER (COPIL du 20 mai 2021). Les études, objets de la présente convention, seront ainsi partagées en comité technique pour garantir une coordination des investissements en adéquation avec les évolutions à long terme de l'offre de transports et de la dynamique territoriale.

L'avant-projet de cette opération a été validée par IDFM en CA du .

23FER018 - Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE, à la phase ACT et aux premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en terminus partiel.

---

La présente convention a pour objet de financer les études PRO, phase DCE, phase ACT et premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement au niveau de la gare RER B du Bourget.

Les études seront en interface avec la démarche de pôle, réalisée en parallèle et financée par ailleurs.

**Il est convenu ce qui suit :**

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et la conduite des études Projet, la phase DCE, la phase ACT et les premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en service du terminus partiel.

Elle a pour objet :

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

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

**« Etudes Projet, la phase DCE, la phase ACT et les premiers travaux en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en service du terminus partiel »**

## **ARTICLE 2. PERIMETRE ET CALENDRIER**

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

La présente convention finance les études Projet, la phase DCE, la phase ACT et les premiers de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en service du terminus partiel.

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

### **2.2. Délais de réalisation**

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

Le planning prévisionnel de l'opération est joint en annexe 1 à la convention.

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

### **3.1. L'Autorité organisatrice**

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

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

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

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération**

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

Le maître d'ouvrage du projet objet de la présente convention est SNCF Gares & Connexions.

Aux termes des articles L. 2111-9 / 5° et L. 2111-9-1 du code des transports, dans leur rédaction issue de l'article 1er de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF RÉSEAU dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière, constituée sous forme de société anonyme qui a pour objet de gérer les gares ferroviaires de voyageurs. La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L. 2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

L'organigramme de l'Opération est en annexe 2.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage est responsable de la conception et de la réalisation du projet (systèmes et ouvrages qui le composent), ainsi que son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet sommaire (APS) approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

#### **3.2.3. Engagement du Maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif mentionné dans l'AVP de l'opération validé par Île-de-France Mobilités en euros constants ;

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

- la réalisation du projet, objet de la Convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en annexe 3, mis à jour le cas échéant en comité de suivi de la convention de financement, selon l'avancement de l'opération ;
- le respect des règles de l'art.

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

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

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

- l'État,
- la région Île-de-France.

### **3.3.2. Engagements**

La signature de la Convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des Etudes et travaux définis à l'article 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

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

### **4.1. Estimation du coût du Projet**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **2 000 000 € HT en Euros courants**.

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

### **4.2. Coût de réalisation détaillé**

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit :

<b>Etudes Projet, la phase DCE, la phase ACT et les premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en service du terminus partiel</b>		
<b>Maître d'ouvrage</b>	<b>Postes de dépense</b>	<b>Estimation des coûts</b>
		<b>en € HT courants</b>
SNCF Gares&Connexions	Travaux (dont acquisitions de données)	850 000
	MOE	810 000
	MOA (dont frais)	340 000
<b>TOTAL</b>		<b>2 000 000</b>

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

### **4.3. Plan de financement**

Le plan de financement apporté au titre de la présente convention est établi en euros courants HT comme suit :

<b><i>Etudes Projet, la phase DCE, la phase ACT et les premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en service du terminus partiel</i></b>			
<b><i>Montant € courants HT et %</i></b>			
	<b><i>Etat</i></b> <b><i>30 %</i></b>	<b><i>Région</i></b> <b><i>70 %</i></b>	<b><i>Total</i></b>
<b><i>SNCF</i></b> <b><i>Gares&amp;Connexions</i></b>	600 000	1 400 000	2 000 000
<b><i>Total</i></b>	<b><i>600 000</i></b>	<b><i>1 400 000</i></b>	<b><i>2 000 000</i></b>

#### **4.4. Modalités de versement des crédits de paiement pour l'Etat et la Région**

##### **4.4.1. Versement d'acomptes**

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

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la nature des dépenses réalisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses réalisées ;

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

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

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

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

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

##### **c- Plafonnement des acomptes**

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et par dérogation à son règlement budgétaire et financier, la Région applique l'article n°3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 qui dispose que les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du CPER 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

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

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

#### **4.4.2. Versement du solde**

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.4.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en Euros courants. Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signée par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

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

#### **4.4.3. Paiement**

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

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.4.1 et 4.4.2 et 4.5.

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

#### **4.4.4. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à SNCF Gares & Connexions sur le compte, dont les références sont les suivantes :

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	Fonction Téléphone / courriel
<b>Etat</b>	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>

<b>Région Île-de-France</b>	REGION ÎLE-DE-FRANCE 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen sur Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finance – Direction de la comptabilité CelluleNumerisationDirectionde laComptabilite@iledefrance.fr
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	SNCF Gares & Connexions 16 Avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Département Comptabilité	Fouad HADJAJ Tél. 01 80 50 94 38 fouad.hadjaj@sncf.fr

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'Etat : 11000201100044 ;
  - La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service :
  - L'Etat : EALPCM075 ;
  - La région Île-de-France : 200
- Le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

#### **4.5. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

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

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

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

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



## **ARTICLE 5. MODALITES DE CONTROLE**

### **5.1. Par les financeurs**

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

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

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

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

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

### **5.3. Intervention d'experts**

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

## **ARTICLE 6. AUDIT**

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

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

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

### **7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet**

#### **En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 4.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

#### **En cas de dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, le maître d'ouvrage fournit dans un délai maximum de un (1) mois à IdFM et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par IdFM, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 8.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu en préambule au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, IdFM et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

## **7.2. Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'Etat, la Région et l'AO peuvent solliciter du maître d'ouvrage un rapport détaillé sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'AO, à l'Etat et à la Région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux. Par ailleurs, cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par l'AO, l'Etat et la Région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'Etat, la Région, l'AO et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

## **ARTICLE 8. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRESENTE CONVENTION**

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'opération et les financeurs, de comités des financeurs composés des élus et des financeurs.

### **8.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).**

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités, il est constitué un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par Île-de-France Mobilités, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le suivi de l'opération s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des Etudes et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,
- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

## 2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en Euros courants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année n+1,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération. Ils sont établis en Euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

## 3/ La communication autour de l'Opération :

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers.

### **8.2. Comité des financeurs**

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le CSCF décrit à l'article 8.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 7 de la présente convention seront mises en œuvre.

### **8.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

Pendant toute la durée de validité de la convention, le Maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles des appels de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière sur le respect du calendrier et du programme.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'opération.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept (7) jours avant la réunion.

### **8.4. Suivi de la communication institutionnelle**

La communication institutionnelle de l'Opération est suivie par un comité de communication composé du Maître d'ouvrage, de l'AO et des financeurs ou le cas échéant par le comité de suivi décrit à l'article 8.1.

Le comité de communication est coordonné par le Maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit le Maître d'ouvrage, l'AO et des financeurs de l'opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le Maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative à l'opération: la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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 Etudes qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des Opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, l'opération financée dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Région ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

## **ARTICLE 9. PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention : « **Etudes Projet, la phase DCE, la phase ACT et les premiers travaux en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en service du terminus partiel** »

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 transmettra, aux financeurs et à Île-de-France Mobilités l'intégralité des Résultats d'Etudes.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les Résultats des Etudes seront transmis, à leur demande, en deux exemplaires :

- un exemplaire papier,
- un exemplaire sous format CD-Rom (Word ou Excel).

Le maître d'ouvrage reste titulaire des droits de propriété intellectuelle sur ses Etudes et ses Résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les financeurs s'interdisent toutes diffusions des Résultats des Etudes en dehors des signataires de la présente convention, sans l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des Résultats intermédiaires, et de toutes informations considérées comme confidentielles.

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **10.1. Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.4.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **10.2. Règlement des litiges**

Les parties s'engagent à chercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

Les éventuels litiges entre les parties liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent, à défaut de règlement amiable.

### **10.3. Résiliation de la convention**

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnités dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des Etudes et travaux, objet de la présente convention.

#### **10.4. Date d'effet et durée de la convention**

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 4, 5, 9 et des stipulations de l'article 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5.

Conformément aux dispositions de l'article 17 de son règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par la Région court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

#### **10.5. Mesures d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Les signataires font élection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

23FER018 - Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE, à la phase ACT et aux premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en terminus partiel.

---

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le     /     /

Pour l'Etat,

**Marc GUILLAUME**

Préfet de la région d'Île-de-France,  
Préfet de Paris

23FER018 - Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE, à la phase ACT et aux premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en terminus partiel.

---

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le     /     /

Pour la Région,

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France



23FER018 - Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE, à la phase ACT et aux premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en terminus partiel.

---

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le     /     /

Pour SNCF Gares & Connexions,

**Marlène DOLVECK**

Directrice Générale

23FER018 - Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE, à la phase ACT et aux premiers travaux de la création d'un nouveau franchissement en gare RER B du Bourget accompagnant la mise en terminus partiel.

---

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le     /     /

Pour Île-de-France Mobilités,

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

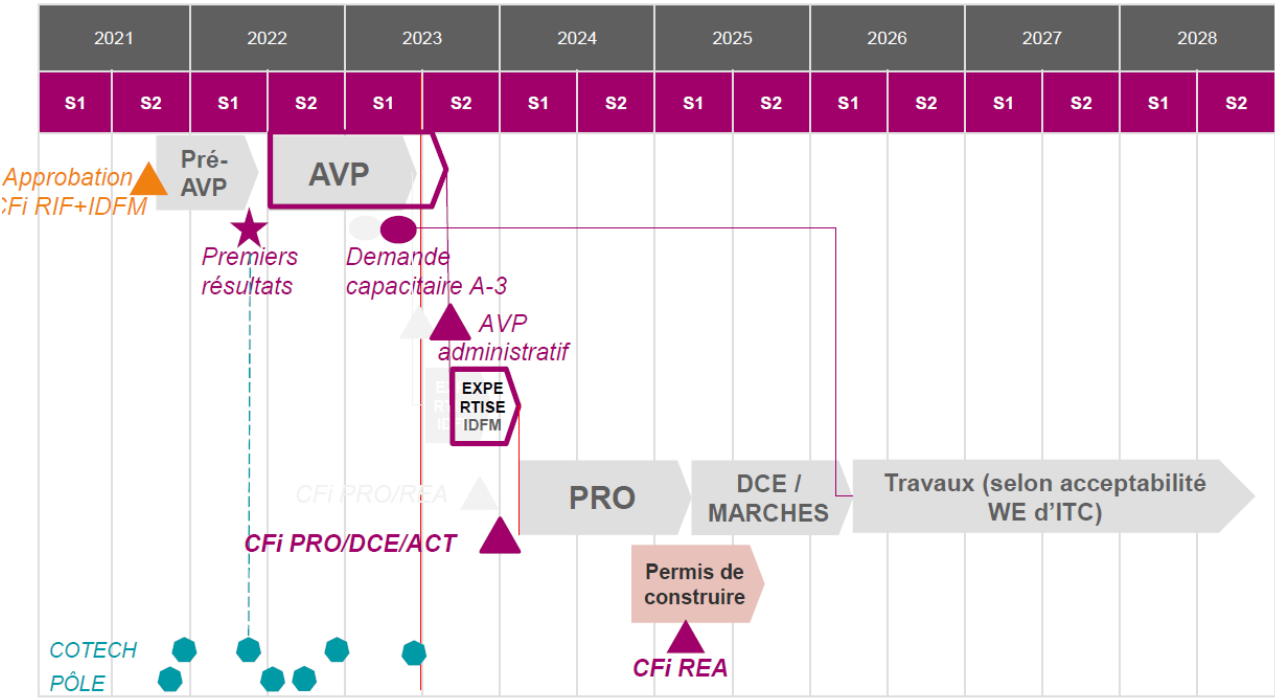
## **Annexes**

**Annexe 1 : Calendrier**

**Annexe 2 : Organigramme de l'Opération**

**Annexe 3 : Echancier prévisionnel des appels de fonds**

ANNEXE 1  
Calendrier



## **ANNEXE 2**

### **Organigramme nominatif**

---

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

#### **MAITRISE D'OUVRAGE SNCF GARES & CONNEXIONS**

Maître d'ouvrage :

Direction des Gares d'Île-de-France – Direction du Développement

Rémy Rebeyrol

---

**ANNEXE 3**

**Echéancier prévisionnel des appels de fonds**

---

**ECHEANCIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARES & CONNEXIONS EN € COURANTS**

En € courant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Région Ile-de-France	280 000,00 €	280 000,00 €	280 000,00 €	280 000,00 €	140 000,00 €	140 000,00 €	1 400 000,00 €
Etat	120 000,00 €	120 000,00 €	120 000,00 €	120 000,00 €	60 000,00 €	60 000,00 €	600 000,00 €

**Annexe 13 - Ligne Transilien R et TET Paris-Clermont-Ferrand :  
reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la  
Région Bourgogne – Franche-Comté – Convention travaux n° 1**

2023

## Ligne Transilien R et Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand

Convention de financement

Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte  
Montereau-Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-  
Comté et amélioration des performances des circulations  
sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau

Travaux – REA n° 1

Convention n° XXX



SOMMAIRE



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

PRÉAMBULE.....	8
Article 1. Objet de la convention .....	11
Article 2. Périmètre et calendrier.....	11
2.1. Périmètre de la convention.....	11
2.2. Délais de réalisation .....	14
Article 3. Rôles et engagements des parties.....	14
3.1. Les Autorités organisatrices .....	14
3.1.1. L'autorité organisatrice d'Île-de-France .....	14
3.1.2. L'autorité organisatrice Bourgogne-Franche-Comté .....	14
3.1.3. L'autorité organisatrice Centre Val-de-Loire.....	14
3.1.4. L'autorité organisatrice des trains d'équilibre du Territoire Paris-Clermont.....	14
3.2. Les maîtrises d'ouvrage du projet.....	15
3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage .....	15
3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage .....	15
3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage .....	15
3.3. Les financeurs.....	15
3.3.1. Identification.....	15
3.3.2. Imputation budgétaire pour l'État.....	16
3.3.3. Engagement.....	16
Article 4. Modalités de financement et de paiement .....	16
4.1. Régime de TVA.....	16
4.2. Estimation du coût du projet .....	16
4.3. Coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage .....	17
4.4. Plan de financement global de la convention de financement .....	18
4.5. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat, la Région IDF, la Région BFC et la Région CVL.....	18
4.5.1. Versement d'acomptes .....	18
4.5.2. Versement du solde .....	21
4.5.3. Paiement.....	21

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation.....	21
4.6. Caducité des subventions .....	24
4.6.1. Au titre du règlement budgétaire de la région IDF.....	24
4.6.2. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région BFC.....	24
4.6.3. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région CVL.....	25
4.7. Comptabilité des Bénéficiaires .....	25
Article 5. Modalités d'audit et de contrôle .....	25
5.1. Par les financeurs .....	25
5.2. Par Île-de-France Mobilités .....	25
5.3. Intervention d'experts .....	25
Article 6. Définition et gestion des écarts.....	26
6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet .....	26
6.1.1. En cas d'économies .....	26
6.1.2. En cas de dépassement du coût d'objectif .....	26
6.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet .....	26
6.3. Dispositions communes .....	27
Article 7. Organisation et suivi de la présente convention .....	27
7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).....	27
7.2. Comité des financeurs.....	28
7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs .....	29
7.4. Suivi de la communication institutionnelle .....	29
Article 8. Modification des avant-projets .....	30
Article 9. Bilan physique et financier de la convention .....	30
Article 10. Dispositions générales.....	31
10.1. Modification de la convention .....	31
10.2. Règlement des litiges .....	31
10.3. Résiliation de la convention.....	31
10.4. Date d'effet et durée de la convention .....	32
Article 11. Mesure d'ordre .....	32

---

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

Annexe 1. Calendrier prévisionnel .....	41
Annexe 2. Organigramme nominatif .....	42
Annexe 3. Echéancier prévisionnel des appels de fonds .....	43
Annexe 4. Extrait de l'atlas du réseau ferré national (RFN) .....	45

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État en Île-de-France**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- La **Région Centre – Val de Loire** (ci-après « la Région CVL », représentée par le président du conseil régional, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_ 2023 ;
- La **Région Île-de-France** (ci-après « la Région IDF »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CP2023-\_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_ 2023,
- La **Région Bourgogne – Franche-Comté** (ci-après « la Région BFC »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional en date du \_\_\_\_\_ 2023,

Ci-après désignés par « **les financeurs** »,

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 621.773.700 €, inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 418 La Plaine St Denis, représentée par Séverine LEPERE, en qualité de Directrice Générale Île-de-France de SNCF Réseau, dûment habilitée à cet effet,
- **SNCF Gares & Connexions**, Société Anonyme au capital de 93.710.030 euros immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur Pierre LABARTHE, en sa qualité de Directeur des Gares d'Île-de-France, dûment habilité à cet effet, domicilié, 10 rue Camille Moke, 93212 Saint Denis,
- Ci-après désigné par les « **Maîtres d'ouvrage** » ou les « **bénéficiaires** »,

**En troisième lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Laurent PROBST en sa qualité de directeur général dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,

Ci-après désigné par « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice d'Île-de-France** », « **l'AO** ».

Les financeurs, le maître d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sont ci-après désignés « **les Parties** ».

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

**Visas**

---

**Vu** le code des transports,

**Vu** le code général des collectivités territoriales,

**Vu** le code de l'environnement,

**Vu** le code de la commande publique,

**Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,

**Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France,

**Vu** le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

**Vu** le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau,

**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 (SNCF Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à 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° 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** le Contrat de Plan État-Région (CPER) Franche-Comté 2015-2020 signé le 3 juillet 2015 et son avenant n°2 signé le 25 janvier 2019,

**Vu** le protocole d'accord entre la région Bourgogne-Franche-Comté et Île-de-France Mobilités du 15 juin 2021, concernant l'évolution des services ferroviaires et de la tarification sur l'axe Laroche – Montereau – Paris Gare de Lyon,

**Vu** le règlement budgétaire et financier du conseil Régional de Bourgogne - Franche Comté adopté le 24 septembre 2021 et le Budget supplémentaire / Décision modificative n°1 2022 des 23 et 24 juin 2022,

**Vu** le mandat du 03 décembre 2021 du Ministre délégué chargé des Transports au Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes concernant le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret au titre des Trains d'Équilibre du Territoire entre Paris et Clermont-Ferrand,

**Vu** la convention relative au financement des études d'avant-projet, projet et de la phase de consultation des entreprises, pour l'amélioration à l'horizon 2026 des performances de l'axe Paris – Clermont-Ferrand, dans le cadre des accords pour la relance du ferroviaire en Auvergne volet Paris - Clermont-Ferrand, signée le 08 décembre 2021 entre l'AFITF, la DGITM, la Région Auvergne Rhône-Alpes et SNCF Réseau,

**Vu** le courrier d'engagement de l'État (Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports) en date du 22 avril 2022,

**Vu** le courrier d'engagement des Régions Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France en date du 25 avril 2022,

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CP 2022-239 du 07 juillet 2022 relative aux études d'Avant-projet/Projet (APO) de reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris Gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau ;

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 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** le CPER 2021-2027 de la Région Centre-Val de Loire ;

**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 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France n°CP2023-..... du ..... 2023 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté n°CP2023-..... du ..... 2023 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** la délibération de la commission permanente du conseil régional Centre-Val-de-Loire n°CP2023-..... du ..... 2023 relative à l'approbation de la présente convention,

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2023/..... du ..... relative à l'approbation de la présente convention,

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

## **DEFINITIONS**

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de la nouvelle desserte de Montereau par les trains Transilien et TER de la Région Bourgogne – Franche-Comté et à l'évolution à l'horizon 2026 de l'offre des trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Clermont-Ferrand.

« **Projet** » : désigne l'étape de l'opération et son financement définis dans le cadre de la présente convention, et notamment à l'article 2.1.

« **Études** » : désigne les Études réalisées par le maître d'ouvrage.

« **Résultats des Études** » : désigne les synthèses des Études réalisées dans le cadre de la présente convention.

« **Euros courants** » : euros constants à la date des conditions de référence retenues pour établir le coût d'objectif.

## **PRÉAMBULE**

Le renforcement des IFTE au sud de Melun concourt à la tenue des performances de l'ensemble des circulations de ce segment.

Aux horizons 2024 et 2026, la généralisation progressive de nouveaux matériels roulants plus consommateurs pour le Transilien ligne R (Régio2N), et pour les TET Paris-Clermont-Ferrand (nouvelle automotrice CAF) ainsi que la présence des TER des Régions Centre - Val de Loire (CVL) et Bourgogne – Franche-Comté (BFC) en direction de la gare de Paris-Bercy, de trains de fret, de trains Ouigo (vitesse classique), nécessitent l'augmentation de la puissance électrique au sud de Melun, entre Melun et Moret-sur-Loing.

Dans la même temporalité, la refonte de la desserte entre Laroche-Migennes et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche est prévue par la Région Bourgogne – Franche-Comté et par Île-de-France Mobilités. Les évolutions de desserte nécessitent des aménagements sur le réseau ferré, essentiellement entre Moret et Montereau.

### **En ce qui concerne l'évolution des circulations des TER de la Région Bourgogne – Franche-Comté et des trains Transilien ligne R :**

La refonte de la desserte du secteur entre Laroche-Migennes et Paris - Gare de Lyon par la Rive Gauche a été envisagée concomitamment au remplacement des matériels TER BFC les plus anciens par des Régiolis moins consommateurs que les matériels actuels. Afin d'ajuster les capacités de son nouveau matériel roulant aux besoins plus modérés des voyageurs du nord de la Bourgogne, la Région BFC a choisi d'acquérir un matériel moins capacitaire que celui d'Île-de-France Mobilités pour la desserte actuelle des gares d'Île-de-France par ces trains.

Ainsi, Île-de-France Mobilités et la Région BFC ont élaboré conjointement un protocole, conclu le 15 juin 2021, définissant le cadre temporel et technique du transfert vers Île-de-France Mobilités des actuelles circulations commerciales omnibus entre Laroche Migennes et Montereau opérées par la Rive Gauche actuellement par la Région BFC en direction de Paris - Gare de Lyon.

A travers ce protocole, il est prévu que les trains de la région Bourgogne – Franche-Comté circulant actuellement depuis le sud et en direction de Paris – Gare de Lyon par la Rive Gauche, auront à terme pour terminus la gare de Montereau, tandis que les sillons commerciaux tracés en Île-de-France et actuellement

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

opérés pour le compte de la région BFC seront transférés en intégralité à la Région Île-de-France, autrement dit à Île-de-France Mobilités, son autorité organisatrice (AO).

Ce transfert sera mis en œuvre en deux temps ; une reprise partielle par les Transilien Ligne R pour le service annuel de 2024 et une reprise totale pour le service annuel de 2026.

La reprise totale implique une adaptation des infrastructures de remisage et de retournement en gare de Montereau pour permettre l'accueil des rames de SNCF Transilien de la ligne R, nécessaires à la réalisation de la nouvelle offre de transport entre Montereau et Paris – Gare de Lyon. Etant rappelé que durant les comités des financeurs de mai et juin 2023, il a été convenu que le financement des études AVP+PRO et des travaux de la solution de retournement de Montereau ferait l'objet de discussions à l'issue des études préliminaires prévues d'être livrées au second semestre 2024, et après accord des financeurs, pour un véhicule de financement dédié.

La rive droite de la ligne R est également concernée par un renouvellement du matériel roulant sur les circulations opérées pour le compte de la Région BFC. Pour certaines circulations, les matériels choisis n'offrent pas la capacité d'emport nécessaire à l'emport des voyageurs franciliens. Par conséquent, pour les circulations concernées par ce déficit de capacité d'emport de voyageurs, il a été décidé qu'Île-de-France Mobilités fera l'acquisition de matériel dédié disposant d'une plus grande capacité qui sera mis à disposition de l'opérateur de la Région BFC. Des adaptations de génie civil sont nécessaires en Île-de-France dans la gare de Fontaine-le-Port pour l'accueil spécifique de ce matériel roulant.

**En ce qui concerne les trains d'équilibre du territoire (TET) Paris / Clermont-Ferrand :**

La ligne ferroviaire reliant Paris à Clermont-Ferrand constitue un axe nord-sud stratégique entre les régions Île-de-France, Bourgogne - Franche-Comté, Centre - Val de Loire et Auvergne - Rhône-Alpes. Cette ligne joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire et la mobilité interrégionale le long de ses 400 kilomètres.

L'État, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de transports au titre des Trains d'Équilibre des Territoires (TET), permettant une desserte des principales agglomérations de l'ensemble des territoires que la ligne traverse.

À ce titre, un schéma directeur a été concerté avec les Régions et les acteurs territoriaux. Ce schéma cible les évolutions à court et moyen terme, permettant d'améliorer la qualité de service offerte aux voyageurs et la compétitivité de l'offre. Ce schéma a fait l'objet d'une validation ministérielle en 2018 dans un contexte de forte attente des usagers et des acteurs territoriaux.

Le schéma directeur de la ligne Paris - Clermont-Ferrand prévoit :

- un programme de régénération des voies menées par SNCF Réseau à hauteur de 760 M€ ;
- des opérations visant à améliorer la fiabilité et la sécurité sur la ligne, pour 45 M€ inscrits aux contrats de plan État-Région ;
- l'arrivée de nouveau matériel roulant, dont la livraison est prévue progressivement à partir de la fin 2023, soit un montant d'investissement de 250 M€ pour les rames qui circuleront sur la ligne Paris – Clermont-Ferrand ;
- un programme de modernisation à hauteur de 130 M€, couvrant des opérations génératrices de gain de temps de parcours, des opérations visant à améliorer la robustesse d'exploitation ainsi que les opérations indispensables pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants.



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

Les études préliminaires sur ce programme de modernisation ont été conduites par SNCF Réseau et ont été rendues en septembre 2021.

Ces études ont notamment mis en évidence que les renforcements électriques entre Moret et Montargis étaient à la fois nécessaires pour permettre la circulation de tous les futurs matériels roulants à l'horizon 2026 pour les autorités organisatrices concernées (Île-de-France Mobilités, Région Bourgogne – Franche-Comté, Région Centre – Val de Loire et l'État pour le TET Paris – Clermont-Ferrand), et pour permettre des gains en temps de parcours pour les TET Paris – Clermont-Ferrand.

Ainsi, l'État et la Région Auvergne – Rhône-Alpes ont financé, fin 2021, les études de niveau avant-projet (AVP) et de projet (PRO) nécessaires pour le programme de modernisation, dont en partie les renforcements d'installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Montargis et Moret. Le programme d'études financé inclut également le renforcement de la sous-station électrique de Thomery située entre Melun et Moret, qui concourt pour partie à la performance de la ligne au sud de Moret.

Les études ont été menées dans le cadre du programme de modernisation de 130 M€ de l'accord de relance du ferroviaire en Auvergne.

Toutefois, les études préliminaires montrent que des renforcements électriques entre Melun et Moret sont également nécessaires pour maintenir la performance de l'ensemble des circulations sur ce tronçon.

Les TET Paris - Clermont-Ferrand ne représentent qu'une faible partie des circulations (environ 10 % au service annuel de 2019). C'est la raison pour laquelle l'investissement, sur cette section, n'a pas été intégré dans le programme de modernisation financé dans le cadre d'accord de relance ferroviaire en Auvergne et a fait l'objet d'une recherche de financement spécifique.

Dans ce cadre, Monsieur le Ministre délégué, chargé des Transports, a mandaté Monsieur le Préfet de la Région Auvergne – Rhône-Alpes, le 3 décembre 2021, pour piloter la recherche de financement auprès des collectivités territoriales concernées et intéressées par l'amélioration des circulations de leur matériel roulant entre Melun et Moret et en indiquant que cette opération serait financée dans le cadre de la prochaine contractualisation État-Région.

Une proposition de plan de financement a été soumise par Monsieur le Préfet de la région Auvergne – Rhône-Alpes, aux partenaires concernés, par courrier du 18 février 2022, sur la section comprise entre Melun et Moret. Cette proposition prend en compte une participation de l'État à hauteur de 50% sur ce périmètre et une participation des Régions respectivement de 35 % pour la Région Île-de-France, 10 % pour la Région Bourgogne-Franche-Comté et 5 % pour la Région Centre Val de Loire.

#### **Pour l'ensemble des périmètres d'études APO**

La proposition de financement pour la partie du RFN concernée par les circulations des TET Paris – Clermont-Ferrand et le financement de la reprise de la desserte entre Montereau et Paris par les Transilien R ont fait l'objet de plusieurs échanges entre les Régions concernées qui ont abouti à un accord sur les modalités de financement des études APO. Il est rappelé la répartition convenue dans la CFI APO n°22FER011 :

- une participation globale de l'État de 35 % (tous secteurs confondus, modulée selon les périmètres d'intervention) ;
- une participation cumulée des trois Régions (Île-de-France et Bourgogne Franche-Comté et Centre – Val-de-Loire) de 65 %, répartie comme suit :
  - 27 % apportés par la Région Bourgogne – Franche-Comté,
  - 38 % apportés par la Région Île-de-France

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

Afin de ne pas retarder l'engagement des études, comme convenu entre les deux Régions BFC et IDF lors du COPIL ad'hoc du 21 mars 2022, la participation de 185 000 € attendue de la Région Centre – Val de Loire, (selon la proposition faite par le Préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes) a été répartie à parts égales entre les Régions BFC et IDF, soit 92 500 € par Région.

La présente convention permet donc de formaliser l'accord des parties en faveur de la réalisation des premiers travaux nécessaires à la refonte de l'offre entre Montereau et Paris – Gare de Lyon (reprise de la circulation BFC par IDFM) et à l'amélioration des performances de circulation à horizon 2026 sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau (renforcement des capacités électriques (IFTE) sur les axes concernés).

Il est donc convenu ce qui suit :

## **ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de fixer les engagements réciproques des parties pour le financement et les premiers travaux nécessaires à l'adaptation des infrastructures ferroviaires en faveur de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire initialement assurée par la région Bourgogne Franche-Comté en Rive Gauche et pour permettre d'améliorer les performances des circulations au sud de Melun sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau. Ces adaptations sont notamment indispensables pour obtenir les gains en temps de parcours attendus indirectement pour les TET Paris – Clermont-Ferrand entre Melun et Moret à l'horizon 2026, par limitation des effets de domestication des TET par les Transilien.

Elle a également pour objet :

- de définir les modalités de financement concernant les travaux d'adaptation ;
- de préciser les conditions de suivi des études et des travaux dans le respect du calendrier général du projet ;
- de définir les documents à remettre aux signataires de la convention.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés à l'opération objet de la présente convention la dénomination suivante :

**« Ligne Transilien R et Trains d'Équilibre du Territoire Paris–Clermont-Ferrand – Reprise par IDFM de la desserte initialement assurée par la Région Bourgogne–Franche-Comté par la Rive Gauche et amélioration des performances des circulations entre Melun et Moret et Melun et Montereau – Travaux (REA) n° 1 ».**

## **ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER**

### **2.1. Périmètre de la convention**

La présente convention porte sur le financement de la première phase des travaux nécessaires d'une part, pour la mise en œuvre du schéma directeur des trains d'équilibre du territoire Paris – Clermont-Ferrand, de l'évolution des TER de la Région Bourgogne sur l'axe Paris – Clermont-Ferrand et, d'autre part, de la reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte ferroviaire entre Montereau et Paris- Gare de Lyon, initialement assurée par la région Bourgogne - Franche-Comté (pour les TER omnibus Laroche-Migennes-Paris passant par la rive gauche, via Saint Mammès).

Pour la présente convention, les trois périmètres suivants sont distingués comme suit :

- Périmètre 1 : segment de la ligne 830 du RFN compris entre Melun et Moret,

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

- Périmètre 2 : segment de la ligne 746 du RFN compris entre Melun et Montereau (ligne via Héricy, rive droite de la Seine) et segment de la ligne 830 du RFN compris entre Moret et Montereau (ligne via Saint-Mammès)
- Périmètre 3 : segment de la ligne 830 du RFN compris entre Montereau et Laroche-Migennes.

Les premiers travaux portent notamment sur les points suivants :

- **Périmètre 1 (Melun - Moret, ligne 830) :**
  - Le raccordement électrique par ENEDIS de la sous-station électrique de Bois le Roi et du poste de mise en parallèle d'Avon,
  - L'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) des sous-stations électriques de Samois et Bois le Roi, et du poste de mise en parallèle d'Avon,
  - Les coûts fonciers relatifs aux occupations temporaires et création d'accès de la sous-station électrique de Bois le Roi et du poste de mise en parallèle d'Avon,
  - L'élaboration du dossier de consultation d'entreprise (DCE) des sous-stations électriques de Samois et Bois le Roi, et du poste de mise en parallèle d'Avon,
  - Des premiers travaux de création du poste de mise en parallèle d'Avon,
- **Périmètre 2**  
**entre Melun et Montereau via Héricy (rive droite de la Seine, ligne 746) :**
  - Le raccordement électrique par ENEDIS de la sous-station électrique de Varennes,
  - L'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) des sous-stations électriques de Saint Mammès, de Montereau et de Varennes,
  - Les coûts fonciers relatifs aux occupations temporaires et création d'accès de la sous-station électrique de Varennes,
  - L'élaboration du dossier de consultation d'entreprise (DCE) :
    - Des sous-stations électriques de Saint Mammès, de Montereau et de Varennes,
    - Pour la gare de Fontaine-le-Port : de la modification des pancartes d'arrêt, l'adaptation des infrastructures caténaires, l'allongement des quais et la reprise de la côte L des quais,
  - Des premiers travaux des sous-stations électriques de :
    - Montereau en vue de son renforcement de sa puissance de 4,24 MW à 7,3 MW,
    - Varennes en vue de sa création pour une puissance de 7,3 MW,
- **entre Moret et Montereau via Saint-Mammès (ligne 830) :**
  - Le raccordement électrique par ENEDIS du poste de mise en parallèle de Champagne sur Seine,

## Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord

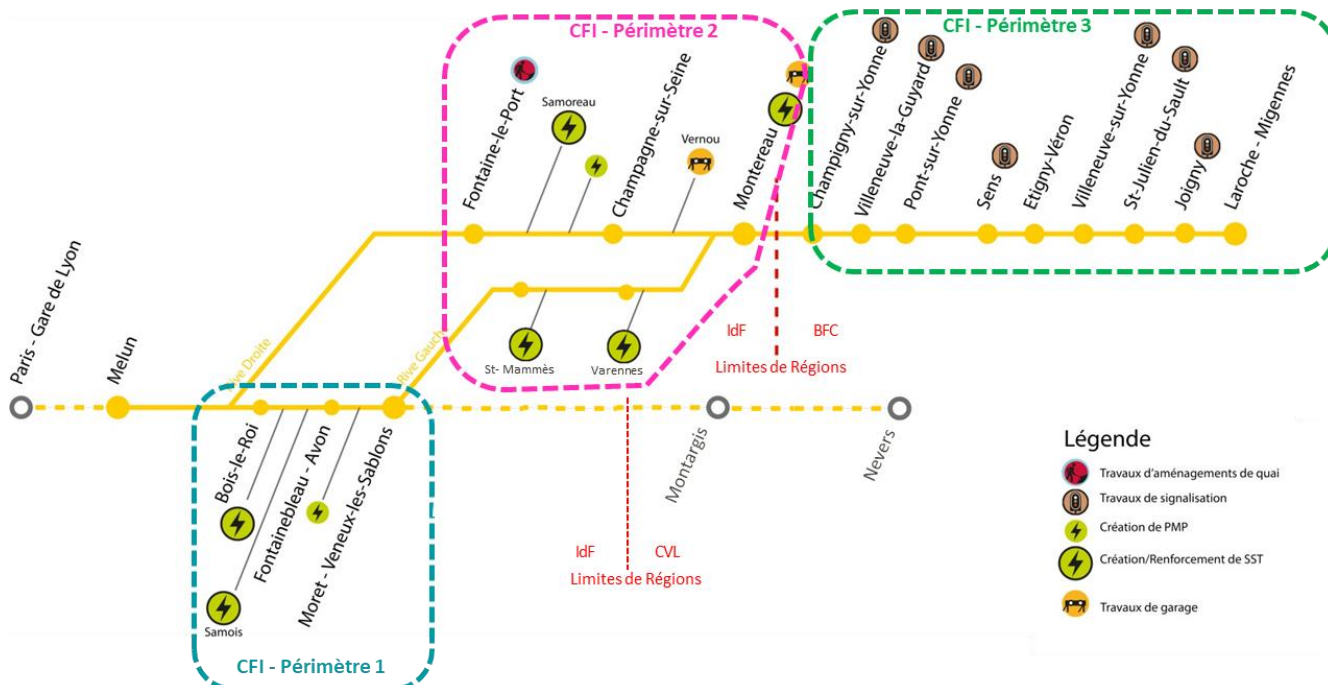
### de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau – REA n° 1

- L'approvisionnement des équipements électriques stratégiques (transformateurs et télécontrôles) de la sous-station électrique de Samoreau, et du poste de mise en parallèle de Champagne sur Seine,
- Les coûts fonciers relatifs aux occupations temporaires, aux acquisitions et création d'accès du poste de mise en parallèle de Champagne sur Seine,
- L'élaboration du dossier de consultation d'entreprises (DCE) de :
  - La sous-station électrique de Samoreau, du poste de mise en parallèle de Champagne sur Seine,
  - La création de quatre emplacements de garage supplémentaires sur les voies 37G à 47, par le remaniement du plan de voie actuel en voies de service de Montereau
- Des premiers travaux, pour les voies de service de Montereau, de création de quatre emplacements de garage supplémentaires sur les voies 37G à 47, par le remaniement du plan de voie actuel.

#### ● Périmètre 3 (entre Montereau et Laroche-Migennes, ligne 830) :

- L'élaboration du dossier de consultation d'entreprises (DCE) pour les gares situées entre Montereau et Laroche-Migennes, la modification des pancartes d'arrêt (signalisation).

Les interventions prévues sur le réseau sont représentées sur le plan schématique suivant :



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

## **2.2. Délais de réalisation**

Le délai prévisionnel de réalisation de la première phase travaux est de 27 mois à compter de la date de notification de la convention par Île-de-France Mobilités.

Le planning prévisionnel des travaux préalables à la date de mise en service de l'opération est joint en annexe 1 à la convention.

## **ARTICLE 3. RÔLES ET ENGAGEMENTS DES PARTIES**

### **3.1. Les Autorités organisatrices**

#### **3.1.1. L'autorité organisatrice d'Île-de-France**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des Projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des Projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité Organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

#### **3.1.2. L'autorité organisatrice Bourgogne-Franche-Comté**

La Région Bourgogne - Franche-Comté, en tant qu'autorité organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de trains régionaux entre Lyon, Dijon et Paris par la ligne classique, express dans la zone concernée et des trains omnibus jusqu'à Montereau à l'horizon cible dans le cadre d'un protocole d'accord signé avec Île-de-France Mobilités en juillet 2021.

#### **3.1.3. L'autorité organisatrice Centre Val-de-Loire**

La Région Centre Val-de-Loire, en tant qu'autorité organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre de trains régionaux entre Nevers, Montargis et Paris par la ligne classique, express dans la zone concernée et des trains semi-directs jusqu'à Montargis depuis la reprise par la Région de l'ancienne ligne TET Paris Nevers.

#### **3.1.4. L'autorité organisatrice des trains d'équilibre du Territoire Paris-Clermont**

L'État en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, définit et conventionne une offre au titre des Trains d'Équilibre des Territoires entre Paris et Clermont-Ferrand, permettant une desserte depuis Paris des principales agglomérations de l'ensemble des territoires qu'elle traverse (Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand).

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

### **3.2. Les maîtrises d'ouvrage du projet**

#### **3.2.1. Identification et périmètre d'intervention des maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrage, objet de la présente convention, sont :

- SNCF Réseau : Conformément aux dispositions de l'article L2111-9 du code des transports, SNCF Réseau est Maître d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du Réseau Ferré National (RFN).
- SNCF Gares et Connexions pour ce qui concerne les quais.

#### **3.2.2. Périmètre d'intervention des Maîtres d'ouvrage**

Les maîtres d'ouvrages sont responsables de la conception et de la réalisation du système et des ouvrages, objets de la présente convention qui le composent, ainsi que leur aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités, pour les éléments relevant de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif.

#### **3.2.3. Engagement des Maîtres d'ouvrage**

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation des travaux, dès lors que les financements obtenus permettront de mener les réalisations jusqu'à leur terme, conformément aux coûts et délais des AVP/APO correspondants qui seront approuvés par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous réserve de disposer des financements nécessaires dans les conditions définies à la présente convention, les Maîtres d'ouvrage s'engagent sur la réalisation de la première phase travaux, telle que définie à l'article 2.1 de la présente convention.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'Autorité Organisatrice des transports, dans les meilleurs délais, des éventuels risques de dérive du planning et/ou des coûts. Île-de-France Mobilités informera alors les financeurs de la situation, en relation avec les maîtres d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

Compte-tenu de l'avancement des études à la date de rédaction de la présente convention, l'engagement des maîtres d'ouvrage sur la phase de réalisation est sous réserve de validation par les instances de gouvernance compétentes de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions de l'engagement de la phase REA de chaque projet. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à informer Île-de-France Mobilités dès l'intervention de cette validation.

Les Maîtres d'ouvrage s'engagent au respect du coût d'objectif en euros constants aux conditions économiques de référence tel qu'il sera défini dans les Avant-Projets correspondants, sous réserve que la notification de la présente convention ne génère pas de retards ou d'arrêts des interventions des Maîtres d'ouvrage.

Ce respect sera examiné par comparaison entre le coût final justifié par le Maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif fixé en euros constants.

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement des travaux, objet de la présente convention, s'inscrit dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités, pour un montant total de **37 099 302 € courants**, réparti selon les clés suivantes :

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

- l'État, d'une part, dans le cadre du financement de la modernisation de l'axe Paris-Clermont-Ferrand pour la mise en œuvre du schéma directeur des TET projets ferroviaires, et d'autre part dans le cadre du volet mobilité du CPER 2015-2020 de la Région Île-de-France, transports collectifs,
- la Région Île-de-France, dans le cadre du fonds relais CPER Mobilités,
- la Région Bourgogne – Franche-Comté, au titre du programme Région 8120AA Transports collectifs et modes doux.
- La Région Centre Val de Loire, dans le cadre du volet mobilités du CPER.

**3.3.2. Imputation budgétaire pour l'État**

Le financement du renforcement des IFTE sur la ligne 830 entre Melun et Moret est financé au titre du programme 0203-41-01, projets ferroviaires.

Le financement des IFTE et des adaptations en gares sur la ligne 830 entre Moret et Montereau et le renforcement des IFTE sur la ligne 746 entre Moret et Montereau pour le Transilien ligne R est financé au titre du programme 0203-44-01, transports en commun, sur la ligne schéma directeur Transilien du CPER Île-de-France.

Les imputations budgétaires sont précisées dans l'article 4 pour les montants engagés par l'État pour chacun des périmètres de travaux.

**3.3.3. Engagement**

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation des travaux objet de la présente convention, dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.4 de la présente convention.

**ARTICLE 4. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT**

**4.1. Régime de TVA**

S'agissant de dépenses se rapportant à des travaux relatifs à un investissement sur le réseau ferré national, les financements en tant que subvention d'investissement ne sont pas soumis à TVA.

**4.2. Estimation du coût du projet**

Le périmètre et le coût objectif global du projet seront confirmés une fois l'APO achevé et approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Les signataires de la convention conviennent d'ores-et-déjà de mettre en place un financement de **37 099 302 €** courants au bénéfice de SNCF Réseau et de SNCF Gare et Connexions pour la réalisation des premiers travaux, objet de la présente convention.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

**4.3. Coût de réalisation détaillé des maîtres d'ouvrage**

Le coût prévisionnel des dépenses est décomposé comme suit pour les différents périmètres de travaux :

Périmètre	Opérations	MOA	Phase	Postes de dépense	Coût € courants
Périmètre 1	IFTE Melun – Moret	SNCF Réseau	DCE & REA 1	Travaux	9 677 662 €
				MOA	887 954 €
				MOE	3 321 091 €
				Provision pour risques	1 726 950 €
				SOUS TOTAL	15 613 657 €
Périmètre 2	IFTE Moret/Montereau IFTE Melun/Montereau par RD VS Montereau	SNCF Réseau	DCE & REA 1	Travaux	13 081 070 €
				MOA	1 228 440 €
				MOE	4 775 423 €
				Provision pour risques	2 347 002 €
				SOUS TOTAL	21 431 936 €
	Fontaine le Port	SNCF Gares & Connexions	DCE	Travaux	- €
				MOA	3 020 €
				MOE	38 735 €
				Provision pour risques	5 821 €
				SOUS TOTAL	47 576 €
Périmètre 3	Pancartes Laroche	SNCF Réseau	DCE	Travaux	- €
				MOA	381 €
				MOE	4 990 €
				Provision pour risques	761 €
				SOUS TOTAL	6 133 €
TOTAL					37 099 302 €

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation des travaux nécessaires au projet par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre.

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses, hors « gilet rouge et bus de substitution » et dans le respect de l'enveloppe globale du bénéficiaire, allouée par la convention.

L'utilisation de l'enveloppe de provision pour risques (PR) est présentée à l'ensemble des partenaires en Comité de Suivi de la Convention de Financement, accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée).



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

#### **4.4. Plan de financement global de la convention de financement**

L'opération est financée sous forme de subventions d'investissement suivant la clé de répartition définie dans le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Le plan de financement est établi comme suit, en euros courants HT :

*\* Pour rappel, pour l'État, la contribution totale présentée dans le tableau ci-dessus est mobilisée sur deux imputations*

Périmètres CFI REA 1	MOA	Etat	Région BFC	Région IDF	Région CVL	TOTAL
		Montant	Montant	Montant	Montant	
<b>Périmètre 1</b> IFTE Moret-Melun	<b>SNCF Réseau</b>	7 806 829 € (50 %)	1 561 366 € (10 %)	5 464 780 € (35 %)	780 683 € (5 %)	15 613 657 €
<b>Périmètre 2</b> IFTE Moret Montereau	<b>SNCF Réseau</b>	5 947 362 € (27,75 %)	7 228 992 € (33,73 %)	8 255 582 € (38,52 %)	0 €	21 431 936 €
IFTE Melun Montereau RD						
VS Montereau						
Fontaine le Port	<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	13 202 € (27,75 %)	16 047 € (33,73 %)	18 326 € (38,52 %)	0 €	47 576 €
<b>Périmètre 3</b> Pancartes Montereau Laroche	<b>SNCF Réseau</b>	0 €	6133 € (100 %)	0 €	0 €	6133 €
						37 099 302 €

*budgétaires différentes (cf. articles 4.4.1 et 4.4.2 ci-dessus).*

#### **4.5. Modalités de versement des crédits de paiement par l'Etat, la Région IDF, la Région BFC et la Région CVL**

##### **4.5.1. Versement d'acomptes**

Chaque Maître d'Ouvrage procède, sur son propre périmètre, 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 (avance) correspondant à 20% des subventions de l'Etat et de la Région est effectué à la signature de la présente convention par l'ensemble des Parties, sur justification par le MOA de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 4.6 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

Dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

Les acomptes sont versés par les financeurs sur présentation d'appels de fonds du maître d'ouvrage.

Les échéanciers prévisionnels d'appels de fonds sont présentés en Annexe 3.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmettra, auprès de l'ensemble des financeurs, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme ou d'engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la signature de la présente convention, comprend en outre les pièces suivantes :

a – Demande de versement des acomptes auprès de la région IDF

Le bénéficiaire peut demander le versement d'acomptes, en proportion du taux ou du barème de la subvention.

La demande d'acompte comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- un état récapitulatif des dépenses réalisées, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates de réalisation et montants des factures, marchés ou actes comptabilisés. Ce montant global sera ventilé entre les différentes missions indiquées à l'article 2.1 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement,
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.4 pour chacun des périmètres.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire.

b – Demande de versement des acomptes auprès de la Région BFC :

Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 20% 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 la Région BFC. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions.

Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80 % du montant de la participation de la Région BFC en euros courants définie au plan de financement. Sur demande de la Région BFC, SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions 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 et par SNCF Gares et Connexions.

c- Demande de versement des acomptes auprès de la Région CVL :

A la signature de la présente convention, un versement de 20% du besoin de financement est effectué, soit 156 137 €. Il sera procédé aux appels de fonds, selon l'échéancier prévisionnel suivant :

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

<b>Total</b>	<b>Signature</b>	<b>mars-24</b>	<b>mars-25</b>	<b>Solde à janv 2026</b>
<i>780 683 €</i>	<i>156 137 €</i>	<i>390 342 €</i>	<i>195 170 €</i>	<i>39 034 €</i>
<b>100,0000%</b>	<b>20,0000%</b>	<b>50,0000%</b>	<b>25,0000%</b>	<b>5,0000%</b>

Cet échéancier prévisionnel des appels de fonds est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

Les engagements portent notamment sur la réalisation du projet dans sa globalité incluant, les engagement pris relatifs à la communication faite par SNCF RESEAU.

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. En outre, la Région pourra être en droit de demander le remboursement total ou partiel des sommes versées dans le respect des règles légales et réglementaires en vigueur.

d - Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

- 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.

e - Plafonnement des acomptes

Pour la région Île-de-France, par dérogation, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % avant le versement du solde conformément à la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 – article 5.

Pour la région BFC, au-delà des 80 %, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra excéder 95 % du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.

Pour la région CVL, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % du montant de la subvention.

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95 % du montant de la subvention.

Si au moins une convention de financement relative à cette opération est notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes sont reprises dans la dernière convention de financement relative à cette opération et tiennent compte des engagements les plus récents.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

**4.5.2. Versement du solde**

Après achèvement des travaux couvertes par la présente convention, les bénéficiaires présentent le relevé final des dépenses et des recettes sur la base des dépenses réalisées incluant les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 4.5.1 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

Le versement du solde se fera sur présentation de la liste des factures acquittées signé par le représentant dûment habilité du Maître d'ouvrage.

La demande de solde adressée à la région Île-de-France se fera sur présentation de la liste des factures acquittées et dans le respect des dispositions de l'article 25 du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France. Toute demande de solde est ferme et définitive.

Pour la région Île-de-France, si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 4.5.1.e s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

**4.5.3. Paiement**

Le paiement est conditionné au respect par le maître d'ouvrage des dispositions de la Convention.

Le versement des montants de subvention appelés par les maîtres d'ouvrage doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini à l'article 4.5.1 et 4.5.2 et 4.6.

Les Régions Bourgogne - Franche-Comté et Centre-Val-de-Loire 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.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance des bénéficiaires.

**4.5.4. Bénéficiaires et domiciliation**

Les paiements sont effectués par virement bancaire à :

- **SNCF Réseau** sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

- **SNCF Gares et Connexions** sur le compte dont les références sont les suivantes :

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares & Connexions	BNP PARIBAS	30004	01328	00013903694	04

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service	Fonction Téléphone / courriel
<b>État</b>	DRIEAT Île-de-France 21/23 rue Miollis 75015 Paris	SpoT / UBSF	Tél : 01 40 61 86 60 <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Région Île-de-France</b>	Région Île-de-France 2 rue Simone Veil 93 400 Saint-Ouen-sur-Seine	Pôle finance Direction de la comptabilité	Pôle finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr</a>
<b>Région Centre Val de Loire</b>	Région Centre Val de Loire 9 rue Saint-Pierre LENTIN 45041 ORLEANS Cedex 1	Direction Transports et Mobilités durables	Secretariat.transports@centrevallde Loire.fr
<b>Région Bourgogne-Franche Comté</b>	Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté 12 boulevard de la Trémouille 21 000 DIJON	Direction des Mobilités et Infrastructures	Chargé(e) de gestion des subventions et d'administration du SMTP : <a href="mailto:ludivine.fanrinha@bourgognefranchecomte.fr">ludivine.fanrinha@bourgognefranchecomte.fr</a>
	SNCF CAMPUS RESEAU	Service Trésorerie Groupe - Unité Credit Management	Aude BRISAC <a href="mailto:Aude.pouyes@reseau.sncf.fr">Aude.pouyes@reseau.sncf.fr</a>

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

<b>SNCF Réseau</b>	15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France		
<b>SNCF Gares et Connexions</b>	Gares & Connexions Département Comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex	SNCF Gares & Connexions – Département comptabilité et achats	Fouad Hadjaj <a href="mailto:fouad.hadjaj@sncf.fr">fouad.hadjaj@sncf.fr</a> 01 80 50 94 38

Les appels de fonds sont déposés par le Maître d'ouvrage sur la plateforme Chorus Factures Pro.

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro, par financeurs :

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
  - L'État : 11000201100044 ;
  - La Région Île-de-France : 23750007900312,
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté : 200 053 726 000 10
  - La Région Centre Val de Loire : 234.500.023.00028
- Le code service ;
  - L'État : EALCPCM075 ;
  - La Région Île-de-France : 200
  - La Région Bourgogne-Franche-Comté :
  - La Région Centre Val de Loire :
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

N° SIRET	N° TVA intracommunautaire	N° Engagement juridique CHORUS PRO	Code service
----------	---------------------------	------------------------------------	--------------

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

Région Bourgogne- Franche-Comté	200 053 726 000 10	FR 74 200 053 726	NC	NC
---------------------------------------	--------------------	-------------------	----	----

Les numéros d'engagement seront communiqués lors de la notification de la présente avant l'émission de l'appel de fonds. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entraînera un rejet technique par Chorus Pro.

A titre dérogatoire, les appels de fonds émis à la région Île-de-France ne pouvant être déposés dans Chorus Pro seront envoyés avec l'ensemble des pièces justificatives à l'adresse mail suivante : « CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr », dans l'attente d'une solution technique dans Chorus Pro ».

#### **4.6. Caducité des subventions**

##### **4.6.1. Au titre du règlement budgétaire de la région IDF**

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 (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.

##### **4.6.2. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région BFC**

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de 6 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, 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
- Dans un délai de 48 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention, si 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 une 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.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

**4.6.3. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région CVL**

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- Dans un délai de **6 mois** à compter de la date de signature de la présente convention, 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. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- Dans un délai de **24 mois** à échéance du délai mentionné à l'article 4 des présentes conditions particulières, si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

**4.7. Comptabilité des Bénéficiaires**

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux travaux réalisées dans le cadre de la présente convention.

Le bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs et l'AO de toutes autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

**ARTICLE 5. MODALITÉS D'AUDIT ET DE CONTRÔLE**

**5.1. Par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds liés à l'opération, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire jugée utile quant à l'exécution de l'Opération, activité ou action subventionnée.

**5.2. Par Île-de-France Mobilités**

Conformément à l'article R1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités veille, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

**5.3. Intervention d'experts**

Les Autorités organisatrices ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et des trois AO. Le Maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'opération, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le Maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

## **ARTICLE 6. DEFINITION ET GESTION DES ECARTS**

### **6.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif de l'avant-projet**

#### **6.1.1. En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par les maîtres d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'annexe.3. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement au financeur en cas de trop perçu.

#### **6.1.2. En cas de dépassement du coût d'objectif**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le coût d'objectif validé au niveau avant-projet en euros constants ne peut être respecté, ou dans le cas présent que de nouveaux surcoûts surviennent, sur le périmètre de l'un des maîtres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum de un (1) mois à Île-de-France Mobilités et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts, l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par chaque maître d'ouvrage et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par Île-de-France Mobilités, les financeurs préciseront alors, lors du comité de suivi de la convention de financement (article 7.1), le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'Opération pour porter leur financement au-delà de celui prévu au titre du coût d'objectif prévisionnel.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage à l'origine du surcoût est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la présente convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii dans lesquels l'Opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

### **6.2. Dispositions en cas de modification des délais présentés dans l'avant-projet**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation de l'Opération prévu à l'article 2.2 de la présente convention ne peut être assuré, Île-de-France Mobilités et les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès des maîtres d'ouvrage, sur l'origine et l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences.

Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par Île-de-France Mobilités aux financeurs, qui s'appuiera notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser un avant-projet modificatif, tel que précisé à l'article 8.

Il indiquera notamment les incidences sur le planning et le phasage initial de l'ensemble des travaux de l'Opération. Par ailleurs cet avis précisera l'impact sur l'offre de transport.

Au vu de ce rapport, et de l'avis éventuel formulé par les maîtres d'ouvrage, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs, Île-de-France Mobilités et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

### **6.3. Dispositions communes**

Si, en application des statuts du maître d'ouvrage concerné, ou des règles qui lui sont applicables, les propositions doivent faire l'objet d'une décision d'approbation d'Île-de-France Mobilités, ce maître d'ouvrage transmet à Île-de-France Mobilités l'ensemble des pièces et dossier justificatif éventuel (avant-projet modificatif).

Île-de-France Mobilités instruit la demande du maître d'ouvrage, approuve le cas échéant l'avant-projet modificatif et arrête selon les cas :

- un nouveau coût d'objectif pour le maître d'ouvrage concerné et pour l'Opération ;
- un nouveau délai de l'Opération.

En application de ces décisions, un avenant formalisera l'ensemble des modifications apportées à la convention notamment en terme :

- d'augmentation du coût d'objectif initial ;
- d'augmentation du délai initial.

## **ARTICLE 7. ORGANISATION ET SUIVI DE LA PRÉSENTE CONVENTION**

La gouvernance s'articule comme suit autour de comités, réunissant les techniciens en charge de la réalisation de l'Opération et les financeurs, de comités des financeurs composés des élus et des financeurs.

### **7.1. Comité de suivi de la convention de financement (CSCF).**

A l'initiative d'Île-de-France Mobilités, il est constitué un Comité de Suivi de la Convention de Financement, ci-après désigné « le Comité de Suivi ou CSCF » comprenant des représentants de l'ensemble des Parties à la présente convention. Ce Comité de Suivi aborde principalement les questions techniques et financières de l'opération.

Le CSCF se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, les membres étant convoqués par Île-de-France Mobilités avec un préavis minimum d'un mois.

En tant que de besoin, et notamment pour les questions comptables, à l'initiative d'un des membres, le Comité de Suivi peut être réuni en séance extraordinaire par Île-de-France Mobilités, dans le mois de sa saisine par le demandeur.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, et fait l'objet d'un avis d'Île-de-France Mobilités aux financeurs.

A cette fin, l'ensemble des documents centralisés par le maître d'ouvrage devra être transmis aux membres du Comité de Suivi sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité de Suivi.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des trois thématiques suivantes :

#### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre),
- le point sur l'avancement des études et des travaux,
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature,
- la liste des principaux marchés signés avec leur montant d'engagement,

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

- la liste des principaux marchés à venir,
- le suivi du calendrier des travaux.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu en euros courants,
- un état comparatif entre d'une part le coût final prévisionnel des travaux de l'opération tel qu'il est estimé à la date du comité de suivi au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, et d'autre part le coût de réalisation fixé pour le maître d'ouvrage,
- un état des lieux sur la consommation des provisions et les justifications correspondantes,
- un état d'avancement des dépenses et l'estimation à terminaison (EAT),
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais,
- le montant des dépenses comptabilisées,
- le montant des subventions appelées et versées,
- le montant des subventions que le maître d'ouvrage prévoit d'appeler pour l'année en cours et l'année suivante,
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses).

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles de leurs dépenses et de leurs engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'opération. Ils sont établis en euros courants conventionnels et en euros constants aux conditions économiques de référence de l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités pour toute la période de réalisation.

Lors de sa première séance, le Comité de Suivi acte le tableau présentant les délais et les coûts détaillés des maîtres d'ouvrage et leur décomposition, celui-ci servant de base au suivi, en termes financier et d'avancement, de l'opération.

3/ La communication autour de l'opération :

- le suivi du plan de communication mis en place pour l'opération,
- les points spécifiques sur lesquels communiquer éventuellement auprès des usagers

## **7.2. Comité des financeurs**

Il réunit, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, les financeurs et le maître d'ouvrage. Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois.

Les maîtres d'ouvrage établissent un compte-rendu de l'exécution de leurs missions et des différentes analyses réalisées sur la base des documents transmis. A cette fin, l'ensemble des documents devra être transmis aux membres du Comité sous forme de minute, deux semaines avant la réunion du Comité des financeurs.

Ce Comité des financeurs a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et de coûts prévus à l'avant-projet.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

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 7.1. Le maître d'ouvrage présente alors au Comité des financeurs les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au Comité de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 6 de la présente convention seront mises en œuvre.

### **7.3. Information hors CSCF et comité des financeurs**

Le Maître d'ouvrage s'engage pendant toute la durée de validité de la convention :

- à présenter un compte-rendu d'avancement de l'Opération devant le Conseil d'Île-de-France Mobilités à la demande de ce dernier ;
- à informer les financeurs, entre deux CSCF, de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds sur l'exercice en cours ;
- à informer Île-de-France Mobilités et les financeurs sans délai en cas de difficultés ayant une incidence financière, ou sur le respect du calendrier, ou sur le programme.

Le Maître d'ouvrage s'engage également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'opération.

Par défaut, les documents présentés dans le cadre des différents comités et commissions sont adressés au moins sept (7) jours avant la réunion.

### **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, de l'AO et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par le Maître d'ouvrage. En fonction des besoins, et au minimum une fois par an, il réunit le Maître d'ouvrage, l'AO et des financeurs de l'opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre). Le compte-rendu sera assuré par le Maître d'ouvrage.

Ce comité échange sur la communication relative à l'opération : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par les Maîtres d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

Le maître d'ouvrage s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs/autorités organisatrices, maîtres d'ouvrage, autorité organisatrice (IDFM) ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : Etat, Régions ;
- en dernier : le logo d'Île-de-France Mobilités.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

## **ARTICLE 8. MODIFICATION DES AVANT-PROJETS**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'avant-projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais globaux définis dans l'AVP ou des coûts d'objectif définis dans l'AVP, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des transports, à la réalisation d'un avant-projet modificatif, présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que les maîtres d'ouvrage envisagent des modifications de leur programme dans l'Opération stipulée à l'article 1, ils transmettront, à Île-de-France Mobilités et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Ils devront veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du Comité des Financeurs ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'Opération.

Cet avant-projet modificatif sera présenté au Conseil d'Île-de-France Mobilités. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application des dispositions de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'Opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet approuvé le 5 juin 2014 en Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **ARTICLE 9. BILAN PHYSIQUE ET FINANCIER DE LA CONVENTION**

A l'appui de la demande de solde de la convention, chaque maître d'ouvrage établit sous sa responsabilité, au plus tard cinq (5) ans après la mise en service un bilan physique et financier des dépenses relevant de son périmètre dans le cadre de la présente convention.

Ce bilan de la convention présentera notamment une décomposition selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel des dépenses.

Ce bilan de la présente convention comportera notamment :

- un rapport de présentation « d'avancement de chantier » indiquant le descriptif des réalisations (études, acquisitions foncières, travaux,...) effectuées au moment du solde financier de la présente convention ;
- le récapitulatif des subventions attribuées au titre de la présente convention ;
- le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs ;
- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

## **ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **10.1. Modification de la convention**

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 4.5.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

### **10.2. Règlement des litiges**

Les parties s'engagent à chercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Elles se réunissent dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception. Ce délai est porté à quatre (4) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 31 août.

Les éventuels litiges entre les parties, liés à l'application ou à l'interprétation de la présente convention seront soumis au tribunal territorialement compétent, à défaut de règlement amiable.

### **10.3. Résiliation de la convention**

Les signataires de la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les signataires sont informés immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

-si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,

-si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser au bénéficiaire, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation des études et travaux, objet de la présente convention.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

**10.4. Date d'effet et durée de la convention**

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.5.2 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.6.

Conformément aux dispositions de leur règlement budgétaire et financier, la date de prise en compte des dépenses par les Régions IDF, CVL et BFC, court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention ou de la date indiquée par la délibération, si elle est différente.

Pour l'État, sont considérées comme éligibles les dépenses à compter du 01/11/2023.

**ARTICLE 11. MESURE 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 éllection de domicile en leur siège pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

Pour l'État en région Auvergne Rhône-Alpes

**Pascal MAILHOS**

Préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes,  
préfet coordonnateur des trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour l'État en Île-de-France

**Marc GUILLAUME**

Préfet de la région d'Île-de-France,  
Préfet de Paris

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour la Région Île-de-France

**Valérie PECRESSE**

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour la Région Bourgogne - Franche-Comté

**Marie-Guite DUFAY**

Présidente du conseil régional de Bourgogne – Franche-Comté

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour la Région Centre-Val de Loire

**François BONNEAU**

Président du conseil régional de Centre – Val de Loire

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour Île-de-France Mobilités

**Laurent PROBST**

Directeur général

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour SNCF Réseau

**Séverine LEPERE**

Directrice Générale Île-de-France de SNCF Réseau

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

La présente convention est établie en 7 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties à \_\_\_\_\_, et notifiée le \_\_\_\_\_.

Pour SNCF Gares et connexions,

**Pierre LABARTHE,**  
Directeur des Gares d'Île-de-France

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains de l'Axe Bourgogne Nord  
de la région Bourgogne – Franche-Comté entre Montereau et Paris Gare de Lyon par la Rive Gauche  
et amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau –  
REA n° 1**

---

**ANNEXE 1**

**Calendrier prévisionnel**

---

Calendrier prévisionnel des mises en service, sous réserve des financements correspondants :

- Voies de service de Montereau : Déc 2025
- Adaptation des quais en gare de Fontaine-Le-Port : SA 2026
- Adaptation EALE / IFTE : SA 2026.



---

## ANNEXE 2

### Organigramme nominatif

---

Cet organigramme est remis à jour lors de chaque changement de titulaire d'une fonction.

#### **MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF Réseau**

- Julien LEVEQUE, Directeur de l'Agence du Nouveau Matériel Roulant.

#### **MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF GARES ET CONNEXIONS**

- Patrick DOITEAU, Directeur des Projets de Lignes D et R.

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains**

**de la région Bourgogne – Franche-Comté – APO**

**ANNEXE 3**

**Échéancier prévisionnel des appels de fonds**

**ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF RÉSEAU EN € COURANTS PAR PERIMETRE :**

**€ en courants**

Périmètre 1 SNCF Réseau	2023 20%	2024 40%	2025 30%	2026 10%	TOTAL
Financement Etat	1 561 366 €	3 122 731 €	2 342 049 €	780 683 €	7 806 829 €
Financement Région BFC	312 273 €	624 546 €	468 410 €	156 137 €	1 561 366 €
Financement Région RIF	1 092 956 €	2 185 912 €	1 639 434 €	546 478 €	5 464 780 €
Financement Région CVL	156 137 €	312 273 €	234 205 €	78 068 €	780 683 €
<b>TOTAL</b>	<b>3 122 731 €</b>	<b>6 245 463 €</b>	<b>4 684 097 €</b>	<b>1 561 366 €</b>	<b>15 613 657 €</b>

**€ en courants**

Périmètre 2 SNCF Réseau	2023 20%	2024 40%	2025 30%	2026 10%	TOTAL
Financement Etat	1 189 472 €	2 378 945 €	1 784 209 €	594 736 €	5 947 362 €
Financement Région BFC	1 445 798 €	2 891 597 €	2 168 698 €	722 899 €	7 228 992 €
Financement Région RIF	1 651 116 €	3 302 233 €	2 476 675 €	825 558 €	8 255 582 €
Financement Région CVL	- €	- €	- €	- €	- €
<b>TOTAL</b>	<b>4 286 387 €</b>	<b>8 572 774 €</b>	<b>6 429 581 €</b>	<b>2 143 194 €</b>	<b>21 431 936 €</b>

**€ en courants**

Périmètre 3 SNCF Réseau	2023 20%	2024 40%	2025 30%	2026 10%	TOTAL
Financement Etat	- €	- €	- €	- €	- €
Financement Région BFC	1 227 €	2 453 €	1 840 €	613 €	6 133 €
Financement Région RIF	- €	- €	- €	- €	- €
Financement Région CVL	- €	- €	- €	- €	- €
<b>TOTAL</b>	<b>1 227 €</b>	<b>2 453 €</b>	<b>1 840 €</b>	<b>613 €</b>	<b>6 133 €</b>

**€ en courants**

Périmètre 1 + 2 +3 SNCF Réseau	2023 20%	2024 40%	2025 30%	2026 10%	TOTAL
Financement Etat	2 750 838 €	5 501 676 €	4 126 257 €	1 375 419 €	13 754 191 €
Financement Région BFC	1 759 298 €	3 518 596 €	2 638 947 €	879 649 €	8 796 491 €
Financement Région RIF	2 744 072 €	5 488 145 €	4 116 109 €	1 372 036 €	13 720 362 €
Financement Région CVL	156 137 €	312 273 €	234 205 €	78 068 €	780 683 €

**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains  
de la région Bourgogne – Franche-Comté – APO**

<b>TOTAL</b>	<b>7 410 345 €</b>	<b>14 820 690 €</b>	<b>11 115 518 €</b>	<b>3 705 173 €</b>	<b>37 051 726 €</b>
--------------	--------------------	---------------------	---------------------	--------------------	---------------------

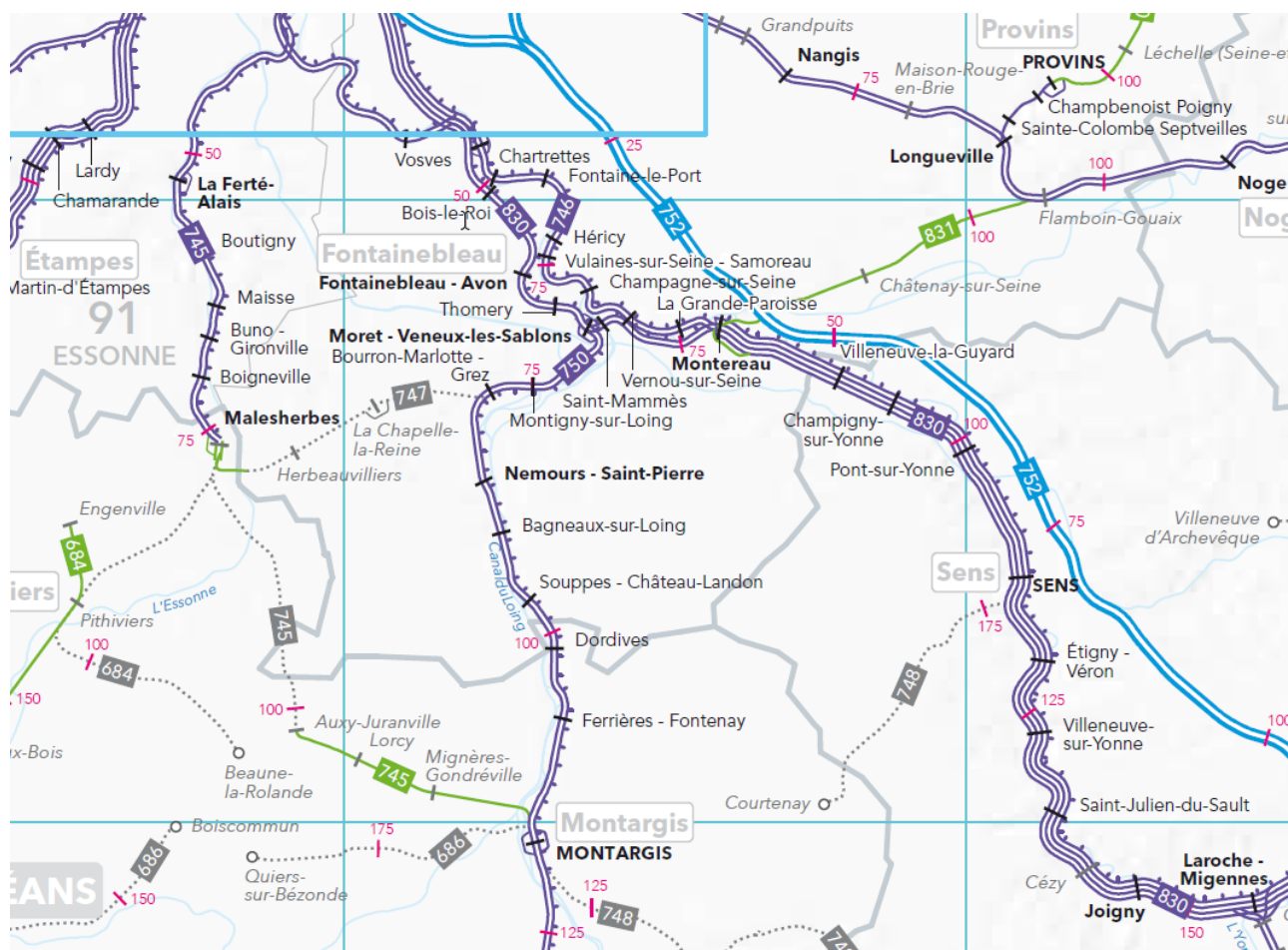
**ECHÉANCIER PRÉVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF GARES ET CONNEXIONS EN €  
COURANTS:**

<b>€ en courants</b>					
<b>Périmètre 2</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>TOTAL</b>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	<b>20%</b>	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>10%</b>	
<b>Financement Etat</b>	2 640 €	5 281 €	3 961 €	1 320 €	<b>13 202 €</b>
<b>Financement Région BFC</b>	3 209 €	6 419 €	4 814 €	1 605 €	<b>16 047 €</b>
<b>Financement Région RIF</b>	3 665 €	7 331 €	5 498 €	1 833 €	<b>18 326 €</b>
<b>Financement Région CVL</b>	- €	- €	- €	- €	<b>- €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9 515 €</b>	<b>19 030 €</b>	<b>14 273 €</b>	<b>4 758 €</b>	<b>47 576 €</b>

Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains  
de la région Bourgogne – Franche-Comté – APO

ANNEXE 4

Extrait de l'atlas du réseau ferré national (RFN - source SNCF Réseau)



**Reprise par Île-de-France Mobilités de la desserte des trains  
de la région Bourgogne – Franche-Comté – APO**

## **Annexe 14 - Pôle de La Défense – Désaturation de la station du tramway T2 – Convention études Projet et travaux**

2023

# Pôle de la Défense – désaturation de la station du tramway T2

Convention de financement relative  
aux études PRO et aux travaux

Convention n° **23D25279**



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Table des matières

Table des matières .....	2
1. Préambule .....	6
1.1. Objectifs de l'Opération .....	6
1.2. Historique .....	6
1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation .....	6
1.4. Caractéristiques principales de l'Opération .....	7
1.5. Coût d'objectif global de l'Opération .....	7
1.6. Modalités d'actualisation .....	7
1.7. Rappel des conventions de financement antérieures .....	8
2. Définitions .....	8
3. Objet de la convention .....	8
3.1. Périmètre de la convention .....	8
3.2. Délais de réalisation .....	9
4. Rôles et engagements des parties .....	9
4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....	9
4.2. La maîtrise d'ouvrage .....	9
4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....	9
4.2.2. Engagements du maître d'ouvrage .....	9
4.3. Les financeurs .....	10
4.3.1. Identification .....	10
4.3.2. Engagements .....	10
5. Modalités de financement et de paiement .....	10
5.1. Estimation du coût Prévisionnel du Périmètre conventionnel .....	10
5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....	10
5.3. Plan de financement .....	11
5.3.1. Plan de financement des frais de maîtrise d'ouvrage, des frais de maîtrise d'œuvre, de la provision pour aléas et imprévus et des travaux (hors bus de substitution) .....	11
5.3.2. Plan de financement des moyens de substitution – plan de transport (ITC) .....	12
5.4. Modalités de paiement .....	12
5.4.1. Echéanciers des appels de fonds .....	12
5.4.2. Versement d'acomptes .....	12
5.4.3. Versement du solde .....	13
5.4.4. Paiement .....	14
5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....	15
5.5. Caducité des subventions .....	15
5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....	15
5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement .....	16
5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....	16



5.5.4.    Caducité des subventions pour le Département des Hauts-de-Seine .....	16
5.6.    Comptabilité du bénéficiaire .....	16
6.    Gestion des écarts .....	17
6.1.    En cas d'économies par rapport au coût du Projet .....	17
6.2.    En cas de dépassement du coût du Projet.....	17
7.    Modification de l'avant-projet .....	17
8.    Modalités de contrôle .....	18
8.1.    Par les financeurs .....	18
8.2.    Par Île-de-France Mobilités .....	18
8.3.    Intervention d'experts .....	18
9.    Modalités d'audit .....	18
10.    Organisation et suivi de la convention .....	18
10.1.    Le comité de pilotage .....	18
10.2.    Le comité des financeurs.....	19
10.3.    L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....	20
10.4.    Suivi de la communication institutionnelle.....	20
11.    Diffusion des études et propriété intellectuelle.....	20
12.    Dispositions générales .....	21
12.1.    Modification de la convention .....	21
12.2.    Règlement des litiges .....	21
12.3.    Résiliation de la convention.....	21
12.4.    Date d'effet et durée de la convention.....	21
12.5.    Date d'éligibilité des dépenses .....	22
ANNEXES.....	28
Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....	29
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....	30

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_/\_\_/\_\_,
- Le **Département des Hauts-de-Seine**, ci-après désigné par « le Département », représenté par le Président du Conseil départemental, dûment mandaté par la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du \_\_/\_\_/\_\_,
- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés « **les financeurs** »,

**En deuxième lieu,**

- La **RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) inscrit au registre de commerce de Paris sous le numéro RCS B775663438, dont le siège est à Paris 12ème, 54 quai de la Râpée, représentée par son Président Directeur Général, dûment habilitée à signer la présente convention,

Ci-après désignés individuellement « le maître d'ouvrage » ou « le bénéficiaire »,

**Et en dernier lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par son Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_/\_\_/\_\_,

Ci-après désigné « **Île-de-France Mobilités** », « **l'autorité organisatrice de la mobilité** » ou « **l'AOM** ».

Ci-après désignés « **les Parties** »,

## Visas

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code de l'environnement ;

**Vu** le code de la commande publique

**Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**Vu** le décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;

**Vu** l'article 3 de la délibération n° CR 09-15 du 12 février 2015 adoptant le projet de Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 ;

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 ;

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015, révisé par avenant portant notamment sur le volet mobilité multimodale approuvé par délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

**Vu** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;

**Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2023-010 et notamment son article n°5, relative aux subventions accordées au titre du Fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

**Vu** la délibération du conseil départemental des Hauts-de-Seine en date du 14/12/2018 approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération de la commission permanente n°CP2019-351 du 18 septembre 2019 du conseil régional portant approbation de la convention de financement relative aux études préliminaires constitutives du « Schéma Directeur des Mobilités » et des premiers AVP du Pôle Transport de la Défense;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019-353 du 9 octobre 2019 portant approbation de la convention de financement relative aux études préliminaires constitutives du « Schéma Directeur des Mobilités » et des premiers AVP du Pôle Transport de la Défense ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20231012-202 du 12 octobre 2023 portant approbation du Dossier d'Avant-Projet du projet de désaturation de la station La Défense du tramway ligne 2 ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°..... du \_\_/\_\_/\_\_ portant approbation de la convention de financement des études projet et travaux du projet de désaturation de la station de tramway ligne 2 (T2) ;

**Vu** la délibération de la commission permanente n° ..... du 17/11/2023 du conseil régional approuvant la présente convention ;

**Vu** la délibération du conseil départemental n° ..... du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant la présente convention ;

# 1. Préambule

Les éléments indiqués dans le préambule sont donnés à titre informatif, non contractuel.

## 1.1. Objectifs de l'Opération

L'objectif de l'Opération est de désaturer les quais du tramway T2 sur la station La Défense, pour :

- répondre à la congestion actuelle du quai central ,
- tenir compte de l'augmentation certaine du trafic attendue, liée à la mise en service d'Eole ;
- améliorer les conditions d'exploitation de la ligne T2 (maîtrise des temps d'échange voyageurs et régularité ) ;
- améliorer les circulations piétonnes sur le quai..

## 1.2. Historique

Inscrit au « schéma directeur des mobilités » du Pôle Transport de La Défense, le projet de désaturation du quai du T2 La Défense a fait l'objet d'études de faisabilité présentées en 2017 à l'ensemble des parties prenantes du pôle (région Ile De France, CD92, Paris La Défense, Ile de France Mobilités, SNCF, RATP).

Une Convention de Financement rédigée en 2019 et notifiée en novembre 2021 a permis de financer les études de niveau AVP du projet. Le démarrage de ces études avait été acté alors même que la mise à jour de la matrice des flux n'était pas terminée, considérant la situation actuelle du T2 à La Défense comme fortement perturbée.

Les études AVP ont permis d'orienter plusieurs scénarios de réalisation et certains choix techniques présentés régulièrement à l'ensemble du pôle (dont financeurs). Le scénario à quai latéral (supplémentaire au quai central) a notamment été écarté compte tenu des contraintes techniques révélées par les études AVP.

Après expertise du dossier d'études d'avant-projet RATP, Île-de-France Mobilités a confirmé que :

- Le programme d'aménagement proposé répond aux enjeux principaux de désaturation des espaces voyageurs de la station T2 La Défense ;
- Le coût d'objectif et le planning directeur du projet sont cohérents avec le programme d'aménagement.

Pour les phases PRO-REA, Île-de-France Mobilités demande à la RATP de :

- Mettre en place les moyens adéquats fléchés à la suite du dernier REX de l'ITC de 2021 pour emporter la charge, dont la mise en circulation de bus articulés via des itinéraires compatibles avec le gabarit viaire emprunté ;
- Poursuivre et de renforcer leur coordination avec le MOA SNCF dans le respect de l'atteinte des objectifs communs d'amélioration de la robustesse d'exploitation et de l'efficacité des parcours voyageurs d'accès et en correspondance sur un périmètre élargi commun au T2-Transilien (quais, couloirs, salle d'échanges, accès...).

## 1.3. Inscription de l'Opération dans les documents de planification et de programmation

Pour améliorer la qualité de vie des Franciliens, le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), approuvé le 27 décembre 2013, vise plusieurs objectifs dont la modernisation des réseaux existants pour répondre aux besoins immédiats, l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue et le renfort de l'accessibilité des espaces stratégiques de la région. Il préconise que l'aménagement des gares doit être pensé en vue d'optimiser leur accès et la correspondance entre les modes. La Défense est présentée dans le SDRIF comme la polarité majeure de l'ouest francilien, dont il convient d'une part de renforcer l'accessibilité (depuis les aéroports, la Normandie et les autres pôles économiques et urbains franciliens), et d'autre part d'améliorer la desserte interne et de proximité.

Le pôle de La Défense est répertorié dans le Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France comme « *grand pôle de correspondance* », soit un nœud majeur du réseau de transports collectifs qui assure des correspondances entre réseau ferré régional et réseaux de surface structurants qui irriguent les

territoires. Pour ce type de pôle, des objectifs de qualité de service élevés sont fixés tant à l'intérieur du pôle qu'à ses abords.

Depuis la modification du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020, signée le 7 février 2017 par l'Etat et la Région, le pôle de La Défense est inscrit dans la liste des pôles éligibles aux financements du CPER.

#### **1.4. Caractéristiques principales de l'Opération**

La solution technique retenue à l'issue des études AVP consiste :

- A réhabiliter la portion du quai central non exploité, dit « Quai mort », en vue de créer une nouvelle position d'arrêt pour la descente des voyageurs en direction de porte de Versailles et qui comprend la réhausse de la voie 2,
- En la création de deux espaces refuge et leur local technique,
- Au déplacement du local CFA, à la suppression de la ligne de contrôle sur le quai, et à la création d'un local CFO,
- En la reprise de l'aménagement des escaliers et des paliers inférieurs,
- En la suppression de la ligne de contrôle et des portes NPVH en salle d'échange,
- En la reprise de la signalétique sur le quai et une petite partie niveau salle des échanges.

Il est précisé que les travaux de rehausse de la voie et de préparation de l'adaptation du quai nécessitent une interruption temporaire de circulation évaluée à 6 semaines.

#### **1.5. Coût d'objectif global de l'Opération**

Le **coût d'objectif de l'Opération**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023, est de **17 370 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2022**.

Ce coût ne couvre pas les frais liés aux études d'avant-projet, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ainsi, le coût d'objectif de l'Opération est différent du coût de réalisation de l'Opération.

#### **1.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de décembre 2022. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif. Les engagements de la présente convention sont formulés uniquement en euros courants ; les appels de fonds seront payés en euros courants.

Cet indice est également utilisé pour l'établissement des coûts prévisionnels en euros courants :

- à partir des indices connus à la date de la convention soit :
  - Indice TP01 de décembre 2022 : 126,5
  - Indice TP01 d'avril 2023 : 129,4
- puis de 3% par an au-delà jusqu'à la date de fin de chantier.

L'actualisation est calculée à chaque acompte en prenant en compte la date de comptabilisation de la dépense. Les états d'acompte sont établis à partir des derniers indices connus ; l'état du solde est établi par application des indices définitifs rapporté au montant global des dépenses objet de la présente convention.

### **1.7. Rappel des conventions de financement antérieures**

Les études d'avant-projet de l'Opération ont fait l'objet d'un financement par la Convention de financement relative aux études préliminaires constitutives du « Schéma Directeur des Mobilités » et des premiers AVP pour le pôle de la Défense, approuvée par délibération de la commission permanente de la région Île-de-France n°CP2019-351 du 18 septembre 2019.

Le montant total de cette précédente Convention de financement s'établit à 13 300 000 €, dont 2 500 000 € étaient dévolus aux études d'avant-projet de l'Opération de désaturation de la station T2 La Défense.

Cette convention finançait également les études d'autres opérations sur le pôle de la Défense, portées par différents maîtres d'ouvrage (Département des Hauts-de-Seine, RATP, SNCF, Paris La Défense, IDFM).

En conséquence, les Parties se rapprochent, par la présente, afin de convenir des conditions de financement des études PRO et des travaux relatifs au projet de désaturation des quais du T2 à la station La Défense.

## **2. Définitions**

Les Parties conviennent de donner aux mots et expressions, ci-après désignés dans la présente convention, le sens suivant :

« **Opération** » : désigne l'ensemble des étapes permettant d'aboutir à la mise en service de *l'infrastructure* nouvelle du T2 à la station La Défense destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;

« **Périmètre conventionnel** » : désigne les étapes de l'Opération et leur financement définis dans le cadre de la présente convention ;

« **Coût prévisionnel** » : coût calculé sur la base du coût d'objectif et de la durée de réalisation définis lors de l'AVP.

« **Résultats des Études** » : désigne les études d'avant-projet (AVP), et/ou les études Projet (PRO) réalisés par le maître d'ouvrage.

## **3. Objet de la convention**

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des Études PRO et des travaux relatifs à l'Opération
- préciser le contenu et les conditions de suivi et de réalisation de ces Études PRO et de ces travaux dans le respect du calendrier général de l'Opération;
- de définir les documents à remettre aux Parties

Les Parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au Projet, objet de la convention, la dénomination unique suivante :

**« Pôle de la Défense - Désaturation de la station du tramway T2 – PRO/REA ».**

L'annexe 2 de la convention en détaille les différents jalons dans un calendrier prévisionnel.

### **3.1. Périmètre de la convention**

La présente convention couvre le périmètre suivant :

- Phase achat des marchés permettant la réalisation des travaux identifiés,
- Phase études de niveau PRO,
- Phase réalisation.

### **3.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les études et travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 48 mois à partir de la notification de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux objet de la convention figure en Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.

## **4. Rôles et engagements des parties**

### **4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité**

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

A cet effet, l'AOM suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quels qu'en soient les maîtres d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

Dans le cadre de sa responsabilité d'Autorité organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du code des transports, Île-de-France Mobilités est amené à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

### **4.2. La maîtrise d'ouvrage**

#### **4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage**

La RATP est désignée maître d'ouvrage du Projet.

Conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP.

#### **4.2.2. Engagements du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études et des travaux du périmètre conventionnel ;
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

Les tiers ne peuvent se prévaloir du versement de la présente subvention pour engager la responsabilité des financeurs en cas de litige résultant de la réalisation du Projet.

La responsabilité du maître d'ouvrage est définie conformément au Titre II, Livre IV de la deuxième partie du code de la commande publique.

Le maître d'ouvrage s'engage à prévenir Île-de-France Mobilités, en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais. Île-de-France Mobilités informe alors sans délai les financeurs de la situation, en relation avec le maître d'ouvrage, sur la base des éléments qui lui auront été transmis.

### **4.3. Les financeurs**

#### **4.3.1. Identification**

Le financement du Projet est assuré par :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département des Hauts-de-Seine
- La RATP

Pour la Région, le financement est assuré dans le cadre du fonds relay « CPER Mobilités » créé par la délibération n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022.

#### **4.3.2. Engagements**

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé en préambule.

## **5. Modalités de financement et de paiement**

### **5.1. Estimation du coût Prévisionnel du Périmètre conventionnel**

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **19 829 092 € HT euros courants**.

L'estimation de ces dépenses inclut les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, ainsi qu'une provision pour aléas et imprévus, déterminée au stade de l'Avant-Projet.

### **5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage fournit une estimation en euros courants HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

<b>Désaturation des quais du tramway T2 – HA/PRO/REA</b>		
<b>Bénéficiaires</b>	<b>Poste de dépense</b>	<b>Estimation des Coûts en € HT courants</b>
<b>RATP</b>	Frais de maîtrise d'ouvrage	1 560 000
	Frais de maîtrise d'œuvre	2 070 000
	Provision pour aléas et imprévus	3 590 000
	Travaux	11 419 092
	Moyens de substitution - plan de transport (ITC)	1 190 000
<b>TOTAL</b>		<b>19 829 092</b>

Cette répartition indicative peut évoluer en fonction des dépenses réelles, dans le respect du principe de fongibilité entre postes de dépenses pour le maître d'ouvrage, et dans le respect de l'enveloppe globale par le maître d'ouvrage.



L'utilisation des provisions pour aléas et imprévus (PAI) est présentée pour information à l'ensemble des partenaires accompagnée de justificatifs (note explicative détaillée, etc.) en comité des financeurs.

L'interruption de trafic nécessaire pour les travaux de réhausse des voies implique la mise en place de moyens de substitution pour assurer la continuité de l'offre de transport pendant cette coupure

Les montants relatifs à ce plan de transport explicités précédemment ont été calculés en considérant les dernières interruptions du T2 similaires réalisées pour les besoins du projet EOLE en 2020 et 2021.

Les bus de substitutions utilisés en 2020 et 2021 étaient fournis par des centres bus à proximité et exploités par la RATP. Or, l'ouverture à la concurrence du réseau RATP BUS prévue en 2025 ne permet pas de connaître le futur titulaire qui se verra attribuer l'exploitation du (ou des) centre(s) bus avec qui contractualiser pour assurer ce plan de transport.

### 5.3. Plan de financement

Le plan de financement est établi comme suit en euros courants HT :

<b>Désaturation des quais du tramway T2 – PRO/REA</b> <b>19 829 092 € HT courants</b> <b>Clés de financement</b>					
Bénéficiaire	Etat	Région	Département des Hauts-de-Seine	RATP	Total
RATP	15 %	35 %	25 %	25 %	100 %
	2 974 364 €	6 940 182 €	4 957 273 €	4 957 273 €	19 829 092 €

La réalisation de l'Opération nécessite la mise en place de moyens de substitution afin de garantir la continuité d'exploitation lors des interruptions d'exploitation. A ce titre, les mesures proposées sont précisées dans l'AVP et les frais liés à la mise en place de moyens de substitution lors de travaux d'opérations sont intégrés au coût d'objectif de l'Opération.

Les frais des moyens de substitution sont financés dans le cadre de la présente convention, par l'Etat et la RATP, dans le respect des clés de financement sur l'ensemble du coût d'objectif du projet.

Concernant la présente opération, le montant des moyens de substitution est estimé à 1 190 000 € courants.

Le montant des autres postes de dépense (frais de maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre, provision pour aléas et imprévus, travaux) est estimé à 18 639 092 € courants.

#### 5.3.1. Plan de financement des frais de maîtrise d'ouvrage, des frais de maîtrise d'œuvre, de la provision pour aléas et imprévus et des travaux (hors bus de substitution)

Bénéficiaire	Etat	Région	Département des Hauts-de-Seine	RATP	Total
RATP	12,77 %	37,23 %	26,60%	23,40 %	100 %
	2 379 364 €	6 940 182 €	4 957 273 €	4 362 273 €	18 639 092 €

Les taux de financement résultants ci-dessus, arrondis à deux chiffres après la virgule, tiennent compte de la prise en charge intégrale, par l'Etat et la RATP, des bus de substitution (Cf. article 5.3.2 ci-après) et permettent ainsi de rester dans les clés de financement définies à l'article 5.3 (à savoir 35 % Région, 15% Etat, 25% Département des Hauts-de-Seine, 25% RATP) sur l'ensemble du coût de la convention.

Les taux de financement résultants ci-dessus seront ceux qui seront utilisés pour les demandes de versement.

#### 5.3.2. Plan de financement des moyens de substitution – plan de transport (ITC)

<b>Plan de financement des moyens de substitution – plan de transport (ITC)</b> <b>Montants en € courants et clés de financement</b>			
Bénéficiaire	Etat	RATP	Total
RATP	50 %	50 %	100 %
	595 000 €	595 000 €	1 190 000 €

### 5.4. Modalités de paiement

#### 5.4.1. Echéanciers des appels de fonds

L'annexe 1 indique l'échéancier prévisionnel des appels de fonds du maître d'ouvrage, par financeur.

Les financeurs sont avisés des évolutions de l'échéancier prévisionnel par le maître d'ouvrage. Au premier trimestre de chaque année, le maître d'ouvrage transmet une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 10. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

Le cas échéant, les financeurs informent le maître d'ouvrage des difficultés éventuelles posées par une évolution substantielle des échéanciers d'appels de fonds et proposent une solution. Si les difficultés persistent, les parties peuvent solliciter l'examen de ces difficultés par le comité de pilotage.

#### 5.4.2. Versement d'acomptes

Les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement du Projet sur présentation d'appels de fonds par le maître d'ouvrage.

A cette fin, le maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 3 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Pour l'État et la Région, les états d'acompte sont établis en euros courants. Le dossier de demande de versement d'acomptes comprend en outre les pièces suivantes :

##### 5.4.2.1. *Demande de versement des acomptes auprès de la Région :*

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la convention ;
- l'état récapitulatif des paiements, daté et signé par le représentant légal du bénéficiaire de la subvention, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées et la date de comptabilisation de ces dépenses.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3.

#### *5.4.2.2. Demande de versement des acomptes auprès de l'État :*

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 5.2 daté et signé par le représentant légal du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies en préambule.

La demande d'acompte est signée par le représentant légal du bénéficiaire ou le directeur financier.

#### *5.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du Département des Hauts-de-Seine :*

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le MOA indiquant notamment la référence des **factures comptabilisées**, leur **date de comptabilisation** et le montant des **factures comptabilisées**. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement.
- La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.3 ;
- Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

#### *5.4.2.4. Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention.

Toutefois, s'agissant d'un Projet inscrit au CPER 2015-2020 et financé dans le cadre du Fonds relai "CPER mobilités", la Région applique l'article 5 de la délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 par dérogation à son règlement budgétaire et financier. Les subventions régionales accordées pour les opérations de transports du Contrat de Plan 2015-2020 sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Si au moins une convention a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au plafonnement sont reportées sur l'engagement comptable le plus récent.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État aux bénéficiaires est plafonné à 80% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement. Il peut être porté à 90 % pour les projets dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.

### 5.4.3. Versement du solde

#### *5.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région :*

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 5.4.2, chaque bénéficiaire transmet un bilan physique et financier constitué des pièces suivantes justifiant l'achèvement de l'opération.

Le versement du solde est subordonné à la production pour chaque bénéficiaire :

- D'un relevé final des dépenses et des recettes réalisées incluant le cas échéant les frais de maîtrise d'ouvrage, qui comporte notamment :
  - le récapitulatif des subventions attribuées au titre de l'Opération en euros courants ;
  - le récapitulatif des versements effectués par les différents financeurs en euros courants ;

- le récapitulatif des dépenses effectivement payées à la date de réalisation du bilan, décomposée selon les postes constitutifs de son coût prévisionnel. Ces éléments sont transmis en euros courants. Si ce coût a été modifié par accord entre le maître d'ouvrages et les financeurs, le maître d'ouvrage rappelle la nouvelle valeur ;
- le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
- La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.4.2;

Chacun de ces documents est signé par le représentant légal des bénéficiaires.

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.

Sur la base de ces documents, les bénéficiaires procèdent, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde, soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu.

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 5.4.2 s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

#### 5.4.3.2. Demande de versement du solde auprès de l'État :

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période de douze mois, aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

#### 5.4.4. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par le bénéficiaire des dispositions de la convention.

Le versement des montants de subvention appelés par le bénéficiaire doit être effectué dans un délai conforme aux règlements budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier complet, tel que défini aux articles 5.4.2, 5.4.3 et à l'article 5.5 de la présente convention.

Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit à la connaissance des maîtres d'ouvrage, éventuellement sous forme électronique.

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020.

Toutes les entreprises doivent adresser leurs factures au secteur public sous forme électronique (cf. ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 relative au développement de la facturation électronique).

Les entreprises, les collectivités territoriales et les établissements publics doivent utiliser la solution informatique gratuite et sécurisée "Chorus Pro" : <https://chorus-pro.gouv.fr>.

Pour toute aide, un accès à la documentation est disponible sur le site.

Pour ce qui concerne les factures, elles devront comporter systématiquement les trois informations obligatoires de facturation :

- le numéro SIRET de l'Etat : 110 002 011 00044
- le code du service exécutant : CGFB200094 (code du CPCM)
- le numéro de l'engagement juridique (EJ) comportant 10 chiffres (réf opération ou bon de commande)

Le non-respect de ces informations est susceptible d'entraîner le rejet de la facture.

Il convient d'informer la DRIEAT par mail dès le dépôt des factures dans Chorus.

#### 5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

- La RATP sur le compte ouvert au nom RATP ENCAISSEMENTS COLLECTIVITES de CALYON, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
31489	00010	00198757753	47

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Nom du service
Etat	21/23 rue Miollis 75015 PARIS Tél : 01 40 61 86 60	DRIEAT – SPOT – UBSF <a href="mailto:spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr">spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
Région Île-de-France	2 rue Simone Veil 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE	Pôle Finances – Direction de la comptabilité <a href="mailto:CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr">CelluleNumerisationDirectiondeLaComptabilite@iledefrance.fr</a>
Département des Hauts-de-Seine	92 731 Nanterre cedex	Pôle Attractivité, Culture et Territoire – Direction des Mobilités
RATP	Maison de la RATP LAC YF07 54 quai de la Râpée 75599 PARIS Cedex 12	Direction de la Performance économique et financière Groupe <a href="mailto:subvention.investissement@ratp.fr">subvention.investissement@ratp.fr</a>

### 5.5. Caducité des subventions

#### 5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région

Si à l'expiration d'un délai de 3 ans à compter de la date d'adoption de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une première demande de paiement conforme aux pièces attendues pour chaque type de versement (versement unique, acompte ou avance), ladite subvention devient caduque et est annulée. Ce délai peut être exceptionnellement prolongé de 1 an par décision du Président, si le bénéficiaire établit, avant l'expiration du délai mentionné ci avant, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la Présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

A compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de 4 années pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Cette opération faisant l'objet de l'engagement d'une autorisation de programme de projets, celle-ci demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération si elle a fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

#### 5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

Si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'Opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire ; une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, etc.) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

#### 5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État

L'autorité compétente exige le reversement total ou partiel de la subvention versée dans les cas suivants :

1° Si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 ;

3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées à l'article 13 du décret n°2018-514 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement.

#### 5.5.4. Caducité des subventions pour le Département des Hauts-de-Seine

Le financement du Département devient caduc et est annulé si, à l'expiration d'un délai de quatre (4) ans à compter du premier jour de l'année suivant 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.

Ce délai peut être interrompu, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de quatre (4) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme sera considérée caduque.

Un nouveau délai de quatre ans court à compter du premier jour de l'année suivant celle au cours de laquelle a eu lieu l'interruption.

À compter de la date de demande de premier acompte, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de la convention de financement. À l'issue de ce délai, si l'acompte de la subvention versé au bénéficiaire n'est pas totalement utilisé et justifié, le solde de cet acompte devra être remboursé au Département.

### **5.6. Comptabilité du bénéficiaire**

Chaque bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres aux travaux réalisés dans le cadre de la présente convention.

Chaque bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toutes autres participations financières leur étant attribuées en cours d'exécution de la convention et relatives à l'objet de cette dernière.

## **6. Gestion des écarts**

Le montant total des subventions de l'opération constitue un plafond dans lequel l'ensemble des subventions successives s'inscrit, y compris celle relative au présent périmètre conventionnel.

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

### **6.1. En cas d'économies par rapport au coût du Projet**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par un maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 5.1, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués en préambule. Elle fait l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

### **6.2. En cas de dépassement du coût du Projet**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par le maître d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par le maître d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

Au vu de l'avis rendu par l'autorité organisatrice, les financeurs précisent alors, lors du comité des financeurs (article 10.2) le montant du dépassement et la nature des surcoûts qu'ils entendent financer ou les adaptations, notamment de phasage, qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'opération pour porter leur financement au-delà du plafond de financement.

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Le maître d'ouvrage est entendu et informé de la nécessité éventuelle de la formalisation d'un Avant-Projet modificatif et d'un avenant à la Convention de financement.

Dans le cas où l'accord préalable des co-financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge des dits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

En cas de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager les différents scénarii selon lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

## **7. Modification de l'avant-projet**

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais (article 3.2), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que le maître d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 3.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention, indiquant toutes les conséquences

notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

L'application de cet article ne doit pas faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le maître d'ouvrage, sur leur périmètre, de demandes, d'un des Financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'avant-projet. La prise en compte de ces modifications est soumise à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge exclusive des demandeurs.

## **8. Modalités de contrôle**

### **8.1. Par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place et sur pièces de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Les bénéficiaires de la subvention conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de leur date d'émission pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution du projet, activité ou action subventionnée.

### **8.2. Par Île-de-France Mobilités**

Dans le cadre de l'article R1241-30 du code des transports, l'autorité organisatrice de la mobilité veille à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

### **8.3. Intervention d'experts**

L'Autorité organisatrice ou l'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information des autres financeurs et de l'Autorité organisatrice. Le maître d'ouvrage s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant du Projet, sous réserve de l'accord du chef de Projet qui pourra le refuser pour des raisons de sécurité, et à faciliter le contrôle de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Les frais relatifs à ces interventions sont à la charge du ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

## **9. Modalités d'audit**

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des travaux, pour contrôler la bonne utilisation des fonds versés, conformément aux dispositions de l'article 1611- 4 du CGCT et aux recommandations de la Cour des Comptes.

Ces audits éclairent les parties sur les modalités de clôture de l'Opération.

## **10. Organisation et suivi de la convention**

La gouvernance s'articule autour des deux instances suivantes classées par ordre décroissant de niveau de représentation, qui permettent de garantir le suivi des travaux.

### **10.1. Le comité de pilotage**

Le comité est composé du maître d'ouvrage, des élus, ou leurs délégataires, représentant les financeurs.



Ce comité pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et des coûts prévus à l'avant-projet.

Il se réunit en tant que de besoin concernant les questions ayant des incidences majeures sur l'Opération, notamment les ajustements techniques, administratifs et financiers qui n'auraient pu être validés par le comité des financeurs décrit à l'alinéa suivant. Ce comité de pilotage est nécessairement précédé par un comité des financeurs préparatoire. Les maîtres d'ouvrages présentent alors au comité de pilotage les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'Opération et ce, en vue de permettre au comité de pilotage de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'Opération. Le cas échéant, les dispositions prévues aux articles 7 et 9 de la convention seront mises en œuvre.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité de pilotage au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

## **10.2. Le comité des financeurs**

Le comité des financeurs est composé des représentants de l'ensemble des Parties et notamment des techniciens en charge de la réalisation de l'Opération. Le comité aborde principalement les questions techniques et financières de l'Opération.

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire.

A l'initiative de l'une des parties, le comité peut être réuni en séance extraordinaire, après convocation envoyée par l'AOM, dans le mois suivant sa saisine.

Le maître d'ouvrage établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

Les membres sont convoqués par l'AOM avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être préalablement transmis aux membres du comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion.

Le suivi de l'Opération s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

### **1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :**

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) ;
- le point sur l'avancement des travaux ;
- une appréciation sur le déroulement de l'Opération ;
- la liste des marchés signés avec leur montant d'engagement et le nom des prestataires ;
- la liste des marchés à venir ;
- le suivi du calendrier des travaux ;
- le point sur les recours contentieux introduits (troubles de voisinage, sinistres, nuisances de chantier, réclamations diverses) ;
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

### **2/ Le suivi financier et administratif, soit :**

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;
- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **10.3. L'information des financeurs, hors instances de gouvernance**

Pendant toute la durée de validité de la convention, le maître d'ouvrage s'engage à informer les financeurs, sans délai :

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds sur l'exercice en cours ;
- en cas de difficultés ayant une incidence financière, calendaire et/ou programmatique.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent également à inviter les financeurs ou les experts missionnés par celui-ci à assister, sur leur demande, à toute réunion permettant essentiellement d'apporter un éclairage sur les évolutions techniques ou financières de l'Opération.

### **10.4. Suivi de la communication institutionnelle**

La communication institutionnelle de l'opération est suivie par un comité de communication composé du maître d'ouvrage, de l'AOM et des financeurs.

Le comité de communication est coordonné par le maître d'ouvrage. En fonction des besoins et au minimum une fois par an, il réunit le maître d'ouvrage, l'AOM et les financeurs de l'Opération ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

Ce comité échange sur la communication relative à l'Opération : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par le maître d'ouvrage et les financeurs dans le cadre du comité.

Le maître d'ouvrage s'engage à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée sur les documents finaux. Dans un souci d'identification des opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région, les opérations financées dans ce cadre présenteront les traitements suivants au niveau des logos des partenaires (taille identique des logos) :

- l'ordre suivant entre partenaires : financeurs, maître d'ouvrage, autorité organisatrice ;
- l'ordre des financeurs en fonction de l'ordre protocolaire : État, Région, autres financeurs.

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

Le compte-rendu du comité de communication sera assuré par le maître d'ouvrage.

## **11. Diffusion des études et propriété intellectuelle**

Le maître d'ouvrage est propriétaire des Études et Résultats des Études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

Le maître d'ouvrage transmet aux financeurs les résultats d'études, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par l'Opération, après validation en comité.

Le maître d'ouvrage transmet à l'Autorité organisatrice les Études visées dans la présente convention et tout autre document et support d'information nécessaires à Île-de-France Mobilités pour remplir son rôle d'Autorité organisatrice.

Les résultats des Études pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'Opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage remet à l'autorité organisatrice des mobilités et aux financeurs, en début d'étude puis lors de toute modification ou complément, le tracé du Projet dans un format SIG interopérable de type shapefile (SHP), géo concept (GXT) ou Map info (MIF/MID). Le transmetteur de l'objet SIG devra indiquer le système de projection de la couche de données.

A défaut, il veillera à remettre des éléments cartographiques permettant de reporter précisément le tracé sur le SIG régional.

Les Études et les Résultats des Études sont transmis sous format informatique natif et PDF. Un exemplaire papier est transmis sur demande

## **12. Dispositions générales**

### **12.1. Modification de la convention**

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 5.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **12.2. Règlement des litiges**

Les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont déférés au Tribunal Administratif territorialement compétent.

### **12.3. Résiliation de la convention**

Les parties à la présente convention peuvent prononcer sa résiliation pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai qui ne peut être inférieur à un (1) mois, indiqué par la décision notifiée par la personne publique par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal. Les parties sont informées immédiatement de la mise en demeure qui est adressée au bénéficiaire de l'aide, et de la décision de résiliation qui lui fait suite ou qui est prononcée pour motif d'intérêt général.

A la demande expresse et motivée de l'une des Parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres Parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles à la réalisation de l'Opération.

La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un (1) mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution ;
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure au sens de la jurisprudence administrative.

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop- perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation des bénéficiaires des subventions.

### **12.4. Date d'effet et durée de la convention**

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des autres parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Sans préjudice des durées indiquées à l'article 8 et des stipulations de l'article 9, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;

- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

#### **12.5. Date d'éligibilité des dépenses**

La date de prise en compte des dépenses par les financeurs court à compter du vote de la délibération d'attribution de la subvention par la Région ou de la date indiquée par la délibération par la Région, si elle est différente

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour l'État,**

**Marc GUILLAUME**  
Préfet de la région Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**  
Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour le Département des Hauts-de-Seine,**

**George SIFFREDI**  
Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour RATP,**

**Jean CASTEX**  
Président-directeur général



La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

Signée par toutes les Parties et notifiée le .....

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

**Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€)**

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
<b>Etat</b>	297,4	594,9	594,9	594,9	594,9	208,2	89,2	2974,4
<b>Région Île-de-France</b>	694,1	1388,0	1388,0	1388,0	1388,0	485,8	208,2	6940,1
<b>Département des Hauts-de-Seine</b>	495,6	991,5	991,5	991,5	991,5	347,0	148,7	4957,3
<b>RATP</b>	495,6	991,5	991,5	991,5	991,5	347,0	148,7	4957,3
<b>TOTAL</b>	1982,7	3965,9	3965,9	3965,9	3965,9	1388,0	594,8	19829,1

## Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

T2 La Défense - Désaturation des quais - Planning directeur - ITC ÉTÉ 2026					Mise à jour du 30/05/23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
Phase	Acteurs	Tâches	Durée	2022												2023												2024												2025												2026												2027																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
				J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											