

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

**SOUTIEN À DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE PÔLES**

## Sommaire

|  |     |
|--|-----|
| <a href="#">EXPOSÉ DES MOTIFS</a>  | 3   |
| <a href="#">ANNEXE AU RAPPORT</a>  | 5   |
| <a href="#">Localisation des projets</a>   | 6   |
| <a href="#">PROJET DE DÉLIBÉRATION</a>   | 8   |
| <a href="#">ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</a>  | 12  |
| <a href="#">Annexe 1: Fiches projet</a>  | 13  |
| <a href="#">Annexe 2 : Convention T1 à l'Est Bobigny – Pablo Picasso – Val de Fontenay</a> | 28  |
| <a href="#">Annexe 3 : Convention Pôle de Rosny-Bois-Perrier</a>                           | 66  |
| <a href="#">Annexe 4 : Convention Pôle de Massy-Palaiseau (REA)</a>                        | 107 |
| <a href="#">Annexe 5 : Convention Pôle de Massy-Palaiseau (Etude nouvel ouvrage)</a>       | 139 |
| <a href="#">Annexe 6 : Convention Pôle de Melun</a>  | 171 |

## EXPOSÉ DES MOTIFS

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

Le présent rapport vous propose de poursuivre ces investissements en attribuant 7 subventions relatives à des opérations de tramway et de pôles d'échanges multimodaux. Ainsi, il vous est proposé d'approuver, au titre du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, 5 conventions de financement pour un montant total de **21 992 172,65 €** de participation régionale.

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

- Poursuite des travaux de **prolongement du T1 à l'est de Bobigny-Pablo Picasso à Val-de-Fontenay** (93) pour un montant total de 37 480 000 € dont **18 365 200 €** de participation régionale. Le calendrier de mise en service est prévisionnel et doit être optimisé par des mesures d'accélération ;
- Réalisation des études de niveau DOCP et concertation préalable du périmètre intermodal du **Pôle de Rosny-Bois-Perrier** (93), pour un montant total de 700 000 € dont **245 000 €** de participation régionale ;
- Réalisation des études d'opportunité et de faisabilité d'un nouvel ouvrage sur le **Pôle de Massy-Palaiseau** (91), pour un montant total de 1 095 000 € dont **383 250 €** de participation régionale ;
- Réalisation des travaux de désaturation des quais A et B du **Pôle de Massy-Palaiseau** (91), pour un montant total de 2 114 800 € dont **1 110 270 €** de participation régionale ;
- Poursuite de travaux du **Pôle d'échanges de Melun** (77) pour un montant total de 5 395 579 € dont **1 888 452,65 €** de participation régionale ;

Afin de permettre les affectations proposées, le transfert de crédits suivant a été opéré au sein du chapitre 908 « transports » :

- du code fonctionnel 828 « autres transports », programme RE828-014 « développement et amélioration des sites propres pour autobus », action 582014017 « développement et amélioration des sites propres pour autobus »,
- vers le code fonctionnel 852 « gares et autres infrastructures ferroviaires », programme RE852-002 « grands pôles intermodaux », action 582002017 « grands pôles intermodaux », d'un montant de 3 626 972,65 €.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

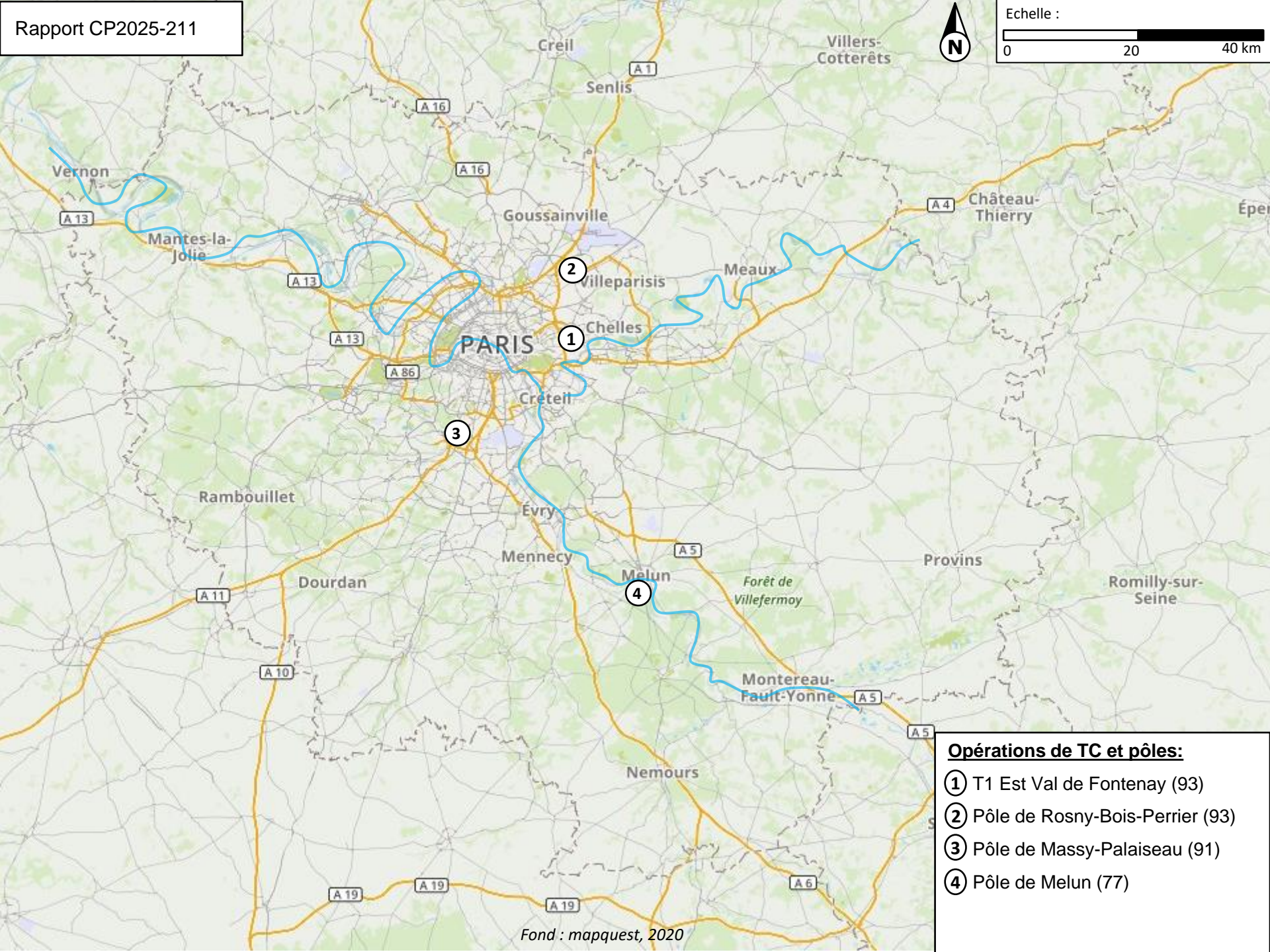
**La présidente du conseil régional  
d'Île-de-France**

*Valérie Pécresse*

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXE AU RAPPORT**

## **Localisation des projets**



**Opérations de TC et pôles:**

- ① T1 Est Val de Fontenay (93)
- ② Pôle de Rosny-Bois-Perrier (93)
- ③ Pôle de Massy-Palaiseau (91)
- ④ Pôle de Melun (77)

## PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 25 SEPTEMBRE 2025

### SOUTIEN À DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE PÔLES

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

**VU** le code des transports ;

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

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

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

**VU** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

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

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

**VU** la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée relative aux 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens ;

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

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

**VU** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 26 septembre 2024 ;

**VU** le budget de la région d'Île-de-France pour 2025 ;

**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 2025-211 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

#### **Article 1 :**

Décide de participer au financement du projet de prolongement du T1 à l'Est - Val de Fontenay détaillé dans les fiches projets jointes en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum de **18 365 200 €**.

Subordonne le versement de ces subventions à la signature de la convention jointe en

annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **18 365 200 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 822 « Transport ferroviaire », programme RE 822-008 « Liaisons tramways », Action 582008017 « Liaisons tramways », du budget 2025 ;

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7106 « Nouveaux prolongements de lignes »
- Opération 710601 « T1 à l'Est Val-de-Fontenay »

### **Article 2 :**

Décide de participer au financement des études de niveau DOCP et de la concertation préalable du périmètre intermodal du Pôle de Rosny-Bois-Perrier détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **245 000 €**.

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **245 000 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711003 « Pôle de Rosny »

### **Article 3 :**

Décide de participer au financement des travaux de désaturation des quais A et B du Pôle de Massy-Palaiseau détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **1 110 270 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **1 110 270 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »

- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711013 « Pôle de Massy-Palaiseau »

**Article 4 :**

Décide de participer au financement des études d'opportunité et de faisabilité d'un nouvel ouvrage sur le Pôle de Massy-Palaiseau détaillé dans la fiche projet jointe en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant total maximum de **383 250 €**.

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

Affecte une autorisation de programme d'un montant total de **383 250 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711013 « Pôle de Massy-Palaiseau »

**Article 5 :**

Décide de participer au financement des travaux du Pôle d'échange de Melun détaillé dans les fiches projet jointes en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution de deux subventions d'un montant total maximum de **1 888 452,65 €**.

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

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant total de **1 888 452,65 €** disponible sur le chapitre 908 « Transports », - code fonctionnel 852 « Gares et autres infrastructures ferroviaires » - programme RE 852-002 « Grands pôles intermodaux » action 582002017 « Grands pôles intermodaux » du budget 2025

Cette affectation relève du volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027:

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 71 « Transports en commun (TC) »
- Projet 7110 « Pôles »
- Opération 711002 « Pôle de Melun »

**Article 6 :**

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

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

**VALÉRIE PÉCRESSE**

## **ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION**

## **Annexe 1: Fiches projet**

**DOSSIER N° 25003170 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 A L'EST DE BOBIGNY-PABLO  
PICASSO A VAL-DE-FONTENAY - REA8 - CD93 (93-94)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-204133-582008-200

Action : 582008017- Liaisons tramways

| Libellé base subventionnable                        | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|---|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 19 580 000,00 € HT                    | 49,00 %             | 9 594 200,00 €                |
|   | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 9 594 200,00 €                |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : DEPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS

Adresse administrative : 3 ESP JEAN MOULIN  
93000 BOBIGNY

Statut Juridique : Département

Représentant : Monsieur Stéphane TROUSSEL, Président

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

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

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

La présente subvention vise à couvrir les besoins de financements nécessaires aux travaux de la tranche fonctionnelle n°2 en 2026.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, selon les clés suivantes :

- l'État (21%),

- la région Île-de-France (49%),
- le Département de Seine-Saint-Denis (27%),
- le Département du Val-de-Marne (3%).

Le montant de la convention est de 37 480 000 € HT répartis entre :

- 17 900 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage de la RATP;
- 19 580 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Seine Saint-Denis.

Par conséquent, en application du taux de 49%, la subvention régionale attribuée au CD93 est d'un montant de 9 594 200 €.

#### Localisation géographique :

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

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

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

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€)  |               |         |
|---|---------------|---------|
| Libellé   | Montant       | %       |
| Frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'oeuvre | 6 275 000,00  | 32,05%  |
| Travaux   | 13 305 000,00 | 67,95%  |
| Total   | 19 580 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€)                                     |               |         |
|--|---------------|---------|
| Libellé  | Montant       | %       |
| Subvention Région (sollicitée)                   | 9 594 200,00  | 49,00%  |
| Subvention État (sollicitée)                     | 4 111 800,00  | 21,00%  |
| Subvention Département Val de Marne (sollicitée) | 587 400,00    | 3,00%   |
| Fonds propres                                    | 5 286 600,00  | 27,00%  |
| Total  | 19 580 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25003171 - TRAMWAY - PROLONGEMENT DU T1 A L'EST DE BOBIGNY-PABLO  
PICASSO A VAL-DE-FONTENAY - REA8 - RATP (93-94) (93)**

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

**Imputation budgétaire** : 908-822-2041783-582008-200

Action : 582008017- Liaisons tramways

| Libellé base subventionnable                        | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|---|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Opérations d'infrastructure de transports en commun | 17 900 000,00 € HT                    | 49,00 %             | 8 771 000,00 €                |
|   | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 8 771 000,00 €                |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 31 décembre 2027

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

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

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

La présente affectation vise à couvrir les besoins de financements nécessaires aux travaux des tranches fonctionnelles n°1 et 2 en 2026.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du CPER 2021-2027, au titre du volet "mobilités" 2023-2027 adopté par la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 avec les clefs de répartition suivantes :

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

Le montant de la convention est de 37 480 000 € HT répartis entre :

- 17 900 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage de la RATP;
- 19 580 000 € HT sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de la Seine Saint-Denis.

Par conséquent, en application du taux de 49%, la subvention régionale attribuée à la RATP est d'un montant de 8 771 000 €.

#### Localisation géographique :

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

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Nouveaux prolongements de lignes

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

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€)  |               |         |
|---|---------------|---------|
| Libellé   | Montant       | %       |
| Travaux tranche fonctionnelle n°1   | 1 865 000,00  | 10,42%  |
| Frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'oeuvre tranche fonctionnelle n°2 | 1 244 000,00  | 6,95%   |
| Travaux tranche fonctionnelle n°2   | 14 791 000,00 | 82,63%  |
| Total   | 17 900 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€)  |               |         |
|---|---------------|---------|
| Libellé   | Montant       | %       |
| Subvention Région (sollicitée)                        | 8 771 000,00  | 49,00%  |
| Subvention État (sollicitée)                          | 3 759 000,00  | 21,00%  |
| Subvention Département Seine Saint-Denis (sollicitée) | 4 833 000,00  | 27,00%  |
| Subvention Département Val de Marne (sollicitée)      | 537 000,00    | 3,00%   |
| Total   | 17 900 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25003147 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN - REA 2 PERIMETRE INTERMODAL - CAMVS (77)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041513-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

| Libellé base subventionnable       | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - pôles intermodaux | 1 065 579,00 € HT                     | 35,00 %             | 372 952,65 €                  |
|                                    | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 372 952,65 €                  |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

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

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

La gare de Melun a vu passer 15,7 millions de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans), soit en moyenne 47 400 voyageurs par jour (montées et descentes cumulées). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec, notamment, une estimation de +31% de montants en direction de Paris.

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

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

La convention associée à cette subvention porte sur :

- le financement de la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain ;
- les surcoûts de la libération du foncier SNCF conformément aux termes de la convention de financement

relative aux acquisitions foncières et premiers travaux d'un montant de 5,05 M€ approuvée par délibération régionale n°CP2023-255 du 19/09/2023 et par IDFM le 12/10/2023 (Délibération n°20231012-197).

Cette subvention, attribuée à la CAMVS, porte sur les surcoûts de la libération du foncier SNCF.

#### Détail du calcul de la subvention :

Le projet est financé dans le cadre du volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 avec les clés de répartition suivantes :

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

Le montant de la convention s'élève à 5 395 579 € répartis entre :

- la maîtrise d'ouvrage de la CAMVS pour la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain pour un total de 1 065 579 € ;
- la maîtrise d'ouvrage de la SPL Melun Val de Seine pour la prise en charge des surcoûts liés à la libération du foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation de la gare routière Nord pour un total de 4 330 000 €.

Par conséquent, en application du taux de 35%, la subvention régionale attribuée à la CAMVS est d'un montant de 372 952,65 €.

#### Localisation géographique :

- MELUN

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) |              |         |
|--------------|--------------|---------|
| Libellé      | Montant      | %       |
| Travaux      | 1 065 579,00 | 100,00% |
| Total        | 1 065 579,00 | 100,00% |

| Recettes (€)                        |              |         |
|-------------------------------------|--------------|---------|
| Libellé                             | Montant      | %       |
| Subvention État (sollicitée)        | 159 836,85   | 15,00%  |
| Subvention Région (sollicitée)      | 372 952,65   | 35,00%  |
| Subvention Département (sollicitée) | 93 238,16    | 8,75%   |
| Fonds propres                       | 439 551,34   | 41,25%  |
| Total                               | 1 065 579,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25003177 - POLE DE MASSY-PALaiseau – TRAVAUX DE DESATURATIONS QUAIS A ET B – AVP-PRO-REA 1- SNCF GARES & CONNEXIONS (91)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041713-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

| Libellé base subventionnable       | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - pôles intermodaux | 2 114 800,00 € HT                     | 52,50 %             | 1 110 270,00 €                |
|                                    | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 1 110 270,00 €                |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : SNCF GARES ET CONNEXIONS

Adresse administrative : 16 AVENUE D IVRY  
75013 PARIS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Monsieur Alain QUINET, Directeur Général par intérim

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 25 septembre 2029

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Le tramway T12 a été mis en service en décembre 2023 à la place de la branche du RER C qui était terminus Versailles-Chantiers. Le T12 se met à quai sur la voie 3 en bout du quai B direction Versailles-Chantiers pour les voyageurs à la descente. Les voyageurs à l'arrivée du T12 se trouvent ainsi au niveau de l'ancien passage souterrain fermé depuis plus de 10 ans et qui permettait de passer du quai B au quai A.

Les études de flux ont démontré que le fait de rouvrir l'ancien passage souterrain et de démolir les anciens escaliers d'accès à la passerelle historique permettait d'améliorer nettement les flux de voyageurs sur les quais.

Le projet consiste donc à rouvrir l'ancien passage souterrain qui permet de passer du quai A au quai B (reprise des marches, des mains courantes, de l'éclairage, des revêtements muraux, sol et plafond, éclairage et sonorisation) et à réduire la largeur des deux escaliers du quai B pour augmenter la largeur du quai et faciliter les flux.

Il consiste également à supprimer l'escalier d'accès du quai A à la passerelle historique, du monte-charge sur le quai A et de l'escalier d'accès du quai B à la passerelle historique.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Il est financé, dans ce cadre, par :

- l'Etat à 22,5 %,
- la Région à 52,5 %,
- SNCF Gares et connexions : 25%

Le montant de la convention s'élève à 2 144 800 € HT soit une participation régionale de 1 110 270€ HT

**Localisation géographique :**

- MASSY

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) |              |         |
|--------------|--------------|---------|
| Libellé      | Montant      | %       |
| Etudes       | 179 278,00   | 8,48%   |
| Travaux      | 1 935 522,00 | 91,52%  |
| Total        | 2 114 800,00 | 100,00% |

| Recettes (€)                   |              |         |
|--------------------------------|--------------|---------|
| Libellé                        | Montant      | %       |
| Subvention État (sollicitée)   | 475 830,00   | 22,50%  |
| Subvention Région (sollicitée) | 1 110 270,00 | 52,50%  |
| Fonds propres                  | 528 700,00   | 25,00%  |
| Total                          | 2 114 800,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25003172 - PÔLE DE ROSNY-BOIS-PERRIER - PERIMETRE INTERMODAL - DOCP ET  
CONCERTATION PREALABLE (93)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041783-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

| Libellé base subventionnable       | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - pôles intermodaux | 700 000,00 € HT                       | 35,00 %             | 245 000,00 €                  |
|                                    | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 245 000,00 €                  |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 31 décembre 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

La subvention vise à financer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et la concertation préalable du périmètre intermodal du pôle de Rosny-Bois-Perrier.

Le périmètre, le montant et les clefs de répartition de la convention d'un montant total de 700 000 € courants HT ont été validés en comité des financeurs du 23 mai 2025.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024.

Il est financé par :

- Etat à 15 %
- Région à 35 %
- IDFM à 25 %
- SGP à 6.25 %
- CD 93 à 6.25 %
- Rosny-sous-Bois à 12.5 %

**Localisation géographique :**

- ROSNY-SOUS-BOIS

**Contrat Particulier :** Hors CPRD**CPER :** MOBILITES/Pôles**PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR**

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| <b>Dépenses (€)</b>                    |            |         |
|--|------------|---------|
| Libellé                                | Montant    | %       |
| DOCP                                   | 275 000,00 | 39,29%  |
| Expertises complémentaires             | 175 000,00 | 25,00%  |
| Concertation préalable                 | 150 000,00 | 21,43%  |
| Provisions pour études complémentaires | 100 000,00 | 14,29%  |
| Total                                  | 700 000,00 | 100,00% |

| <b>Recettes (€)</b>                                   |            |         |
|---|------------|---------|
| Libellé   | Montant    | %       |
| Subvention Région (sollicitée)                        | 245 000,00 | 35,00%  |
| Subvention État (sollicitée)                          | 105 000,00 | 15,00%  |
| Subvention Département Seine Saint-Denis (sollicitée) | 43 750,00  | 6,25%   |
| Subvention Rosny-sous-Bois (sollicitée)               | 87 500,00  | 12,50%  |
| Subvention SGP (sollicitée)                           | 43 750,00  | 6,25%   |
| Fonds propres   | 175 000,00 | 25,00%  |
| Total   | 700 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25003176 - POLE DE MASSY-PALaiseau - ETUDES D'OPPORTUNITÉ ET DE FAISABILITÉ D'UN NOUVEL OUVRAGE – IDFM (91)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-2041783-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

| Libellé base subventionnable       | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - pôles intermodaux | 1 095 000,00 € HT                     | 35,00 %             | 383 250,00 €                  |
|                                    | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 383 250,00 €                  |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : ILE-DE-FRANCE MOBILITES

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

Statut Juridique : Etablissement Public Administratif Local

Représentant : Monsieur Laurent PROBST, Directeur général

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 30 novembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

Avec l'arrivée du tramway T12 et la mise en service de la ligne V Massy-Versailles, le fonctionnement du pôle Massy-Palaiseau, a fortement évolué et continuera à se transformer avec l'arrivée de la future ligne de métro 18. Son bon fonctionnement est un enjeu majeur, tant pour les habitants que pour le développement économique du secteur. Ces enjeux ont justifié que le pôle de Massy- Palaiseau soit intégré au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) afin de porter une vision d'ensemble sur son fonctionnement et construire les solutions les plus adaptées pour améliorer son fonctionnement pour le confort des usagers.

Dans ce contexte, Île-de-France Mobilités a engagé une réflexion sur le pôle gare de Massy-Palaiseau, en commençant par une première étude sur la projection des flux de voyageurs à l'horizon 2035.

Cette première étude portera sur :

- Une étude de flux à l'échelle du pôle de Massy permettant d'éclairer les besoins auxquels devrait répondre un nouvel ouvrage,
- Une étude exploratoire des conditions de réalisation d'un nouvel ouvrage, y compris si celui-ci devait nécessiter la démolition de la passerelle historique.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est inscrit au volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Il est financé, dans ce cadre, par :

- l'Etat à 15 %,
- la Région à 35 %,
- la communauté d'agglomération Paris-Saclay à 20%
- la Ville de Massy à 5 %.

Le montant de la convention s'élève à 1 095 000 € HT soit une participation régionale de 383 250 € HT

**Localisation géographique :**

- MASSY

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) |              |         |
|--------------|--------------|---------|
| Libellé      | Montant      | %       |
| Etudes       | 1 095 000,00 | 100,00% |
| Total        | 1 095 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€)                            |              |         |
|---|--------------|---------|
| Libellé                                 | Montant      | %       |
| Subvention État (sollicitée)            | 164 250,00   | 15,00%  |
| Subvention Région (sollicitée)          | 383 250,00   | 35,00%  |
| Subvention CA Paris-Saclay (sollicitée) | 219 000,00   | 20,00%  |
| Subvention ville de Massy (sollicitée)  | 54 750,00    | 5,00%   |
| Fonds propres                           | 273 750,00   | 25,00%  |
| Total                                   | 1 095 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25003146 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE MELUN - REA 2 PERIMETRE INTERMODAL - SPL MELUN VAL DE SEINE (77)**

**Dispositif** : CPER 2021-2027 - pôles intermodaux (n° 00001353)

**Délibération Cadre** : CR2024-038 du 26/09/2024

**Imputation budgétaire** : 908-852-20423-585002-200

Action : 582002017- Grands pôles intermodaux

| Libellé base subventionnable       | Montant base subventionnable          | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|------------------------------------|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - pôles intermodaux | 4 330 000,00 € HT                     | 35,00 %             | 1 515 500,00 €                |
|                                    | <b>Montant total de la subvention</b> |                     | 1 515 500,00 €                |

**PRESENTATION DE L'ORGANISME**

Dénomination : MELUN VAL DE SEINE AMENAGEMENT

Adresse administrative : 297 RUE ROUSSEAU VAUDRAN  
77190 DAMMARIE-LES-LYS

Statut Juridique : Société Anonyme

Représentant : Madame Sophie DRUGEON, Directrice générale

**PRESENTATION DU PROJET**

**Dates prévisionnelles** : 25 septembre 2025 - 31 décembre 2031

Démarrage anticipé de projet : Non

**Description :**

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

La gare de Melun a vu passer 15,7 millions de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans), soit en moyenne 47 400 voyageurs par jour (montées et descentes cumulées). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec, notamment, une estimation de +31% de montants en direction de Paris.

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

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

La convention associée à cette subvention porte sur :

- le financement de la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain ;
- les surcoûts de la libération du foncier SNCF par rapport aux éléments conventionnés dans la Convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux d'un montant de 5,05 M€ approuvée par délibération régionale n°CP2023-255 du 19/09/2023 et par IDFM le 12/10/2023

(Délibération n°20231012-197).

Cette subvention, attribuée à la SPL Melun Val de Seine, porte sur le financement de la deuxième phase des travaux.

**Détail du calcul de la subvention :**

Le projet est financé dans le cadre du volet "mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027 avec les clés de répartition suivantes :

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

Le montant de la convention s'élève à 5 395 579 € répartis entre :

- la maîtrise d'ouvrage de la CAMVS pour la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain pour un total de 1 065 579 € ;
- la maîtrise d'ouvrage de la SPL Melun Val de Seine pour la prise en charge des surcoûts liés à la libération du foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation de la gare routière Nord pour un total de 4 330 000 €.

Par conséquent, en application du taux de 35%, la subvention régionale attribuée à la SPL Melun Val de Seine est d'un montant de 1 515 000 €.

**Localisation géographique :**

- MELUN

**Contrat Particulier :** Hors CPRD

**CPER :** MOBILITES/Pôles

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

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) |              |         |
|--------------|--------------|---------|
| Libellé      | Montant      | %       |
| Travaux      | 4 330 000,00 | 100,00% |
| Total        | 4 330 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€)                        |              |         |
|-------------------------------------|--------------|---------|
| Libellé                             | Montant      | %       |
| Subvention État (sollicitée)        | 649 500,00   | 15,00%  |
| Subvention Région (sollicitée)      | 1 515 500,00 | 35,00%  |
| Subvention Département (sollicitée) | 378 875,00   | 8,75%   |
| Subvention CAMVS (sollicitée)       | 1 786 125,00 | 41,25%  |
| Total                               | 4 330 000,00 | 100,00% |

## **Annexe 2 : Convention T1 à l'Est Bobigny – Pablo Picasso – Val de Fontenay**

2025

# Prolongement du T1 à l'Est Bobigny – Pablo Picasso – Val de Fontenay

Convention de financement relative  
aux travaux (REA 8)

Convention n°25D32475



## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Table des matières .....   | 2  |
| 0. Préambule .....   | 7  |
| 0.1. Objectifs du Projet .....   | 7  |
| 0.2. Historique .....  | 7  |
| 0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation ..... | 8  |
| 0.4. Caractéristiques principales du Projet .....  | 8  |
| 0.5. Coût d'objectif global du Projet .....  | 9  |
| 0.6. Modalités d'actualisation .....   | 9  |
| 0.7. Rappel des conventions de financement antérieures .....                             | 10 |
| 1. Définitions .....   | 11 |
| 2. Objet de la convention .....  | 11 |
| 2.1. Périmètre de la convention .....  | 12 |
| 2.2. Délais de réalisation .....   | 12 |
| 3. Rôles et engagements des parties .....  | 12 |
| 3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....                                       | 12 |
| 3.2. La maîtrise d'ouvrage .....   | 13 |
| 3.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage .....                           | 13 |
| 3.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage .....       | 13 |
| 3.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage .....   | 14 |
| 3.2.4. Obligations des Maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement .....  | 14 |
| 3.3. Les financeurs .....  | 15 |
| 3.3.1. Identification .....  | 15 |
| 3.3.2. Engagements .....   | 16 |
| 4. Modalités de financement et de paiement .....   | 16 |
| 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....                                 | 16 |
| 4.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....  | 16 |
| 4.3. Plan de financement .....   | 17 |
| 4.4. Modalités de paiement .....   | 17 |
| 4.4.1. Échéancier des appels de fonds .....  | 17 |
| 4.4.2. Versement d'acomptes .....  | 17 |
| 4.4.3. Versement du solde .....  | 19 |
| 4.4.4. Paiement .....  | 20 |
| 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....   | 20 |
| 4.5. Caducité des subventions .....  | 21 |
| 4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....                      | 21 |
| 4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 pour l'État .....         | 21 |
| 4.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....                     | 21 |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 4.6.  | Comptabilité des bénéficiaires .....   | 22 |
| 5.    | Gestion des écarts.....  | 22 |
| 5.1.  | En cas d'économies par rapport au coût du Projet .....   | 22 |
| 5.2.  | En cas de dépassement du coût du Projet .....  | 22 |
| 6.    | Modification de l'avant-projet.....  | 22 |
| 7.    | Modalités de contrôle .....  | 23 |
| 7.1.  | Par les financeurs .....   | 23 |
| 7.2.  | Par Île-de-France Mobilités .....  | 23 |
| 7.3.  | Intervention d'experts .....   | 24 |
| 8.    | Confidentialité.....   | 24 |
| 9.    | Modalités d'audit.....   | 25 |
| 10.   | Organisation et suivi de la convention.....  | 25 |
| 10.1. | Le comité de pilotage .....  | 25 |
| 10.2. | Le comité des financeurs .....   | 25 |
| 10.3. | L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....  | 26 |
| 10.4. | Suivi de la communication institutionnelle .....   | 26 |
| 11.   | Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....  | 27 |
| 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. | Date d'éligibilité des dépenses.....   | 28 |
|       | ANNEXES.....   | 35 |
|       | Annexe 1 : Échéanciers prévisionnels des appels de fonds (k€) .....  | 36 |
|       | Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations en l'absence de mesure d'accélération (calendrier restant à optimiser) ..... | 37 |

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- **Le conseil départemental du Val-de-Marne**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 94 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

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

**En deuxième lieu,**

- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- **La RATP**, Régie Autonome des Transports Parisiens, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au registre du commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 775 663 438, dont le siège est situé à Paris 12<sup>ème</sup>, 54 quai de la Râpée, représentée par son président directeur général, dûment habilitée à signer la présente convention.

Ci-après désignés individuellement « les maîtres d'ouvrage » ou « les bénéficiaires »,

**Et en dernier lieu,**

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

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

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

## Visas

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

**Vu** le code des transports ;

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

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

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

**Vu** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du 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** le décret n°2024-92 du 7 février 2024 prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique relative aux acquisitions et aux travaux nécessaires au projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay sur le territoire des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) ;

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral n°2019-0377 du 8 février 2019 prorogeant les effets de l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois ;

**Vu** la délibération n° 2006-0899 du STIF du 11 octobre 2006 relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

**Vu** la délibération n° 2009-0571 du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le bilan de la concertation et les orientations pour le schéma de principe et le dossier d'enquête publique ;

**Vu** la délibération n° 2012-371 du 13 décembre 2012 du conseil du STIF approuvant le schéma de principe complémentaire ;

**Vu** la délibération n°5-4 du 25 avril 2013 de la commission permanente du conseil général de la Seine-Saint-Denis approuvant les bilans des concertations et le dossier d'enquête publique ;

**Vu** la délibération n° 5-5 du 21 novembre 2013 de la commission permanente du conseil général de la Seine-Saint-Denis déclarant l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

**Vu** l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois ;

**Vu** la délibération n° 2014-406 du conseil du STIF du 1er octobre 2014 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

**Vu** la délibération n°5-1 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 12 février 2015 approuvant l'avant-projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

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

**Vu** la délibération n°06-05 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 18 octobre 2018 déclarant à nouveau l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

**Vu** la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021 modifiée, portant délégations d'attribution du conseil régional à sa commission permanente ;

**Vu** la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

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

**Vu** la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

**Vu** la délibération n°11-06 de la commission permanente du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis du 14 septembre 2023 déclarant à nouveau l'intérêt général du projet du prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay ;

**Vu** la délibération n° CP 2023-255 de la commission permanente du 21 septembre 2023 du conseil régional approuvant la convention de financement n°6 relative à la phase travaux (REA 6),

**Vu** la délibération n° CP 2024-141 de la commission permanente du 30 mai 2024 du conseil régional approuvant la convention de financement n°7 relative à la phase travaux (REA 7),

**Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération n° ..... du conseil départemental en date du \_\_/\_\_/\_\_ approuvant son Règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération n° CP 2025-211 du 25/09/2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

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

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

## **0. Préambule**

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

### **0.1. Objectifs du Projet**

Le Projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay répond à plusieurs objectifs :

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

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur ont motivé ce Projet :

- un maillage en transport en commun de l'est parisien ;
- une exploitation optimisée de la ligne T1 historique (SMR/PACT T1) ;
- une meilleure liaison entre les quartiers ;
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite ;
- la requalification des territoires.

### **0.2. Historique**

Après plusieurs phases de concertation menées à partir de 2001, le conseil du STIF a approuvé le 8 juillet 2009 le bilan de la Concertation Préalable, préconisant notamment la poursuite du projet avec une desserte du centre-ville de Noisy-le-Sec par la rue Jean Jaurès. Il a également désigné le Département de la Seine Saint-Denis maître d'ouvrage des études et travaux d'insertion urbaine des aménagements de voirie et la RATP maître d'ouvrage des études et travaux du système de transport.

En 2010, une étude d'exploitation sur l'ensemble de la ligne T1 a conclu à l'opportunité d'une coupure d'exploitation (ou station de régulation) à Bobigny – Pablo Picasso et à la nécessité d'adapter les infrastructures existantes du T1 entre les stations « Bobigny - Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec ». En conséquence, le périmètre d'intervention du projet s'étend de la station « Bobigny - Pablo Picasso » à la « gare de RER de Val de Fontenay ».

Le schéma de principe a été approuvé le 13 décembre 2012 par le conseil du STIF.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire qui se sont déroulées du 27 juin au 31 juillet 2013, ont conduit, sur la base de l'avis favorable de la commission d'enquête le 2 septembre 2013, le Département de la Seine Saint-Denis le 21 novembre 2013 à déclarer le projet d'intérêt général. Les préfets de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré conjointement le projet d'utilité publique le 17 février 2014. L'avant-projet a été approuvé par le conseil du STIF du 1er octobre 2014, puis le 12 février 2015 par le Département de la Seine Saint-Denis. Considérant que la déclaration de projet a une durée de validité de 5 ans, le Département de la Seine Saint-Denis a, le 18 octobre 2018, à nouveau déclaré le projet d'intérêt général.

Par arrêté inter-préfectoral n°2019-0377 du 8 février 2019, les préfets de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ont conjointement prorogé pour 5 ans les effets de l'arrêté inter-préfectoral du 17 février 2014 déclarant le projet d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois.

Par décret n°2024-92 du 7 février 2024, les effets de la déclaration d'utilité publique relative aux acquisitions et aux travaux nécessaires au projet de prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay sur le territoire des communes de Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-

sous-Bois (Seine-Saint-Denis) et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne), ont été prorogés pour 3 ans jusqu'au 17 février 2027.

En octobre 2018, un protocole de financement puis une convention de financement REA2 ont été approuvés en commission permanente régionale puis en conseil d'administration d'IIDFM. Ils ont en outre découpé le projet en 2 tranches fonctionnelles et permis aux MOA d'étudier un avant-projet modificatif devant aboutir à de nouveaux coût et planning objectifs pour les 2 MOA.

Par un protocole d'accord notifié le 23 juillet 2019 relatif au financement du prolongement du tramway T1 à l'Est, les maîtres d'ouvrage et les financeurs s'engagent à réaliser une première tranche fonctionnelle du prolongement entre Bobigny et le futur site de maintenance et remisage du prolongement du T1.

Cette tranche inclut :

- le prolongement de la ligne T1 entre les stations « Gare de Noisy-le-Sec » et « Rue de Rosny », ainsi que la création des stations et du terminus provisoire associés ;
- la réalisation d'une station de régulation à la station « Bobigny - Pablo Picasso » et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations « Bobigny - Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec » ;
- la création d'un site de maintenance et de remisage des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- le réaménagement de la sente piétonne permettant la correspondance avec le pôle RER de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois.

Pour tenir compte des évolutions du projet, et notamment du principe de phasage du Projet, un avant-projet modificatif, approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités en juin 2020, a permis de mettre à jour le programme, le coût et les délais du Projet.

L'avenant au CPER 2015-2020 approuvé par la délibération du conseil régional n° CR2021-004 en date du 4 février 2021, initialement doté d'une enveloppe de 300 M€, a porté le financement du Projet à 356,404 M€ sur la période 2015-2022.

La maquette financière du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 annexée au protocole d'accord Etat-Région CPER transport 2023-2027 approuvé par la délibération du conseil régional n°CR2023-062 des 20 et 21 décembre 2023 intègre le prolongement du T1 à l'est à Val-de-Fontenay, avec une enveloppe de 221,7 M€.

Cette convention porte sur le financement du reliquat de la tranche fonctionnelle n°1 (hors éventuels surcoûts) et des besoins exprimés par les maîtres d'ouvrage pour la tranche fonctionnelle n°2 jusqu'à fin 2025.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Le prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay figure :

- dans le SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013 ;
- au plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au protocole d'accord Etat-Région CPER transport 2023-2027 approuvé par délibération du conseil régional n°CR2023-062 des 20 et 21 décembre 2023.

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le projet de prolongement du T1 à Val-de-Fontenay s'inscrit dans la politique d'amélioration du réseau de transports en commun de l'agglomération parisienne, et particulièrement de la Seine Saint-Denis, visant à désenclaver des territoires encore mal desservis et à inciter la population à emprunter les transports collectifs.

Le projet comprend notamment, toutes tranches confondues :

- le prolongement de la ligne T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay RER, ainsi que la création des stations et du terminus associés ;
- la requalification complète des espaces publics sur le tracé du prolongement du T1 jusqu'à Val de Fontenay ainsi que les acquisitions foncières associées ;

- la réalisation d'une station de régulation à Bobigny – Pablo Picasso et la reprise des stations et du tracé existant, entre les stations « Bobigny – Pablo Picasso » et « Gare de Noisy-le-Sec » ;
- le recalibrage de l'avenue Gallieni à Noisy-le-Sec pour l'insertion d'un itinéraire cyclable ;
- la création du site de maintenance et de remisage des Mûrs-à-Pêches à Montreuil ;
- la suppression de l'A 186 et sa transformation en avenue paysagère ;
- la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'A 3 ainsi que la démolition de l'ouvrage OA81 et la reconfiguration des bretelles autoroutières associées à Romainville ainsi que la réalisation d'un ouvrage de franchissement de l'A 86 à Fontenay-sous-Bois;
- le réaménagement de la sente piétonne à Val de Fontenay.

La longueur totale du projet est de 10,7 km, dont 7,7 km de voie nouvelle. Le projet comprend la création de 15 nouvelles stations et le réaménagement des 6 stations existantes entre Bobigny et Noisy-le-Sec. Le prolongement permettra de relier Bobigny à Val de Fontenay en 35 minutes environ. A terme, des correspondances seront assurées avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, le RER A à Val-de-Fontenay, la ligne M5 à Bobigny Pablo Picasso, la future station de la ligne M11 à Place Carnot, la future station de la M11 à Val de Fontenay, les futures stations de la ligne 15 Est du Grand Paris Express à Bobigny – Pablo Picasso, Pont de Bondy et Val de Fontenay, la future ligne 11 Express de tramway à Noisy-le-Sec et le T Zen 3 à Bondy.

#### **0.5. Coût d'objectif global du Projet**

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

Ce coût recouvre les frais liés aux études y compris reprises (FMOA et FMOE), d'acquisitions foncières, d'achat, de réalisation, conventionnés précédemment, comme rappelé dans le présent préambule.

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

| Maître(s) d'ouvrage | Montant en € HT constants<br>CE de <b>01/2011</b> |
|---------------------|---|
| CD93                | 237 440 000 €                                     |
| RATP                | 247 960 893 €                                     |
| <b>TOTAL</b>        | <b>485 400 893 €</b>                              |

#### **0.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2011. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 3 % par an au-delà.

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

### 0.7. Rappel des conventions de financement antérieures

| Financements antérieurs - Projet de Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay Montant en € courants HT |            |            |            |        |         |            |                |
|--|------------|------------|------------|--------|---------|------------|----------------|
| Convention   | Etat       | Région     | CD93       | IDFM   | CD94    | Total      | CP RIF         |
| Schéma de principe complémentaire et dossier d'enquête publique                                      | 3 000 000  | 7 700 000  |            |        |         | 10 700 000 | 17-nov-09      |
| Avant-projet et premières acquisitions foncières   |            | 22 000 000 |            |        |         | 22 000 000 | 16-nov-11      |
| Avenant à la convention avant-projet et premières acquisitions foncières                             | 2 700 000  | 6 300 000  | 2 250 000  |        |         | 11 250 000 | 20-nov-14      |
| Etudes relatives aux modalités d'insertion du tramway à Noisy-le-Sec                                 | 67 500     | 157 500    |            | 75 000 |         | 300 000    | 16-nov-16      |
| Réalisation REA1 "Insertion urbaine" et études du "système de transports"                            | 3 000 000  | 3 000 000  | 1 000 000  |        |         | 7 000 000  | 18-oct-17      |
| Réalisation REA2 "Insertion urbaine" et études du "système de transports"                            | 37 000 000 | 20 000 000 | 10 390 000 |        | 610 000 | 68 000 000 | 21-nov-18      |
| Réalisation REA3 "phase travaux"   | 14 741 300 | 72 496 500 | 9 802 000  |        | 980 200 | 98 020 000 | 23-sept-20     |
| Réalisation REA4 "phase travaux"   | 34 000 353 | 46 329 655 | 9 025 844  |        | 902 583 | 90 258 435 | 1er avril 2021 |

| Financements antérieurs - Projet de Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay Montant en € courants HT |                    |                    |                   |               |                  |                    |            |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|---------------|------------------|--------------------|------------|
| Convention   | Etat               | Région             | CD93              | IDFM          | CD94             | Total              | CP RIF     |
| Réalisation REA5 "phase travaux"   | 20 753 615         | 61 654 096         | 5 171 612         |               | 1 021 677        | 88 601 000         | 23-sept-22 |
| Surcoûts AF RATP   | 989 000            | 3 010 000          | 258 000           |               | 43 000           | 4 300 000          | 23-sept-22 |
| Réalisation REA6 "phase travaux"   | 3 198 510          | 7 463 190          | 4 112 370         |               | 456 930          | 15 231 000         | 21-sept-23 |
| Réalisation REA7 "phase travaux"   | 22 318 411         | 52 076 292         | 28 695 099        |               | 3 188 344        | 106 278 146        | 30-mai-24  |
| <b>Total</b>   | <b>141 768 689</b> | <b>302 187 233</b> | <b>70 704 925</b> | <b>75 000</b> | <b>7 202 734</b> | <b>521 938 581</b> |            |
|  | <b>27,16%</b>      | <b>57,90%</b>      | <b>13,55%</b>     | <b>0,01%</b>  | <b>1,38%</b>     | <b>100,00%</b>     |            |

Il est convenu ce qui suit :

## 1. Définitions

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels 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.

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement :

- des frais d'études et de surveillance des deux maîtres d'ouvrage ;
- des frais fonciers des deux maîtres d'ouvrage ;
- des travaux d'insertion urbaine réalisés par le Département de la Seine Saint-Denis ;
- des travaux du système de transport réalisés par la RATP,
- des dépenses communes aux deux maîtres d'ouvrage.

- de préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs au prolongement du T1 à l'Est Bobigny - Pablo Picasso – Val de Fontenay dans le respect du calendrier général du Projet ;
- de définir les documents à remettre aux parties.

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

**« Prolongement du T1 à l'Est Bobigny - Pablo Picasso – Val de Fontenay – Convention de financement n° 7 relative à la phase travaux (REA 8) ».**

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

La présente convention couvre les éléments suivants :

### **Sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine Saint-Denis :**

- La poursuite des travaux de la tranche fonctionnelle n°1 du prolongement pour l'insertion urbaine ;
- Les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage y afférant notamment les frais de Sécurité Protection de la Santé (SPS), contrôle technique, de levés topographiques, de conception et de réalisation de l'information sur le projet, les frais d'indemnisation des professionnels riverains, les frais de gardiennage.

### **Sous maîtrise d'ouvrage de la RATP :**

La RATP engage au titre de la présente convention les travaux relatifs aux tranches fonctionnelles 1 et 2 dans son périmètre, notamment :

- la fin des travaux de la tranche fonctionnelle 1 du prolongement pour le système de transport ;
- la poursuite des travaux de la tranche fonctionnelle 2 du prolongement pour le système de transport

Il convient d'ajouter à ces travaux les frais de maîtrise d'œuvre et les frais de maîtrise d'ouvrage afférents.

## **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 84 mois à partir de la notification de la convention.

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

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

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

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

À 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, 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.

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

Le **Département de la Seine Saint-Denis** assure la maîtrise d'ouvrage de l'insertion urbaine et des aménagements de voirie sur la partie prolongée (entre la gare de Noisy-le-Sec et la gare de Val de Fontenay), de l'insertion urbaine du tronçon « avenue Gallieni », situé entre la RD 933 (ex-RN3) et la gare de Noisy-le-Sec, de la transformation de l'A186 en avenue paysagère et de la création de l'ouvrage de franchissement de l'A3. Pour mémoire, le Département de la Seine Saint-Denis a passé une convention avec le Département du Val-de-Marne organisant les modalités d'intervention sur son territoire.

Par ailleurs, le Département a accepté en 2022 d'assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements d'intégration urbaine en accompagnement du redimensionnement par la RATP des stations existantes 'Rostand' et 'Delaune' à Bobigny sur le T1 Historique. Cette partie de maîtrise d'ouvrage ne figure pas dans le périmètre défini dans l'AVP-STIF approuvé en 2020.

La **RATP** assure la maîtrise d'ouvrage du système de transport sur la totalité du linéaire (y compris de la plateforme et des stations) et du site de maintenance et de remisage des rames ; de la restitution des fonctionnalités urbaines autour de la station de régulation de Bobigny – Pablo Picasso et de la mise à niveau des stations entre Bobigny – Pablo Picasso et l'intersection ex-RN3/Avenue Gallieni à Noisy-le-Sec, ainsi que de l'ouvrage d'art, spécifique au tramway, de franchissement de l'A86, ainsi que le réaménagement de la sente piétonne à Fontenay-sous-Bois.

Conformément aux dispositions des articles L.2142-1 à L.2142-15 du code des transports, la RATP assure la maîtrise d'ouvrage des éléments de l'infrastructure, ainsi que les biens dévolus à l'exploitation et à la gestion des services de transport sur le réseau RATP.

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

Le Département de la Seine Saint-Denis est **maître d'ouvrage coordinateur** du projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

- d'établir le planning d'ensemble faisant apparaître l'état d'avancement général des études des différents maîtres d'ouvrage, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- d'agréger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution du projet, notamment les éléments techniques et financiers ;
- d'établir les outils communs aux MOA et d'assurer leur mise à jour et suivi régulier (planning d'ensemble du projet, plan de management de projet, analyse des risques, conventions, rapports, éléments de reporting et de synthèse) ;
- de s'assurer du traitement des problèmes d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage, avec les exploitants et gestionnaires impactés et avec les projets connexes dans la mesure où il est coordonnateur de l'interface ;
- d'assurer le suivi de la cohérence du projet et le respect du programme selon les prérogatives de chaque MOA sur la base du schéma de principe, de l'avant-projet approuvé par le conseil d'Île-de-France Mobilités puis de l'avant-projet modificatif ;
- de la gestion des relations avec les riverains, conjointement avec la RATP ;
- d'assurer la mise en œuvre du plan de communication dont le suivi est assuré par le comité de communication (article 10.4) ;
- de définir et proposer en cas de besoin, la mise en place d'une politique d'achat commune aux MOA pour l'achat de prestations communes ;

- d'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

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

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

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

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

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant le Département de la Seine Saint-Denis et la RATP, définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relative aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du projet.

L'Etat, la Région et Île-de-France Mobilités sont tenus informés des éventuelles modifications à cette convention par transmission de la convention modifiée dès sa signature.

### 3.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

- la réalisation des travaux du périmètre conventionnel,
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du projet ;
- le respect des règles de l'art.

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

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

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

### 3.2.4. Obligations des Maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement

L'État et la région Île-de-France attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les maîtres d'ouvrage de l'Opération dans la conduite du présent Projet, ainsi qu'à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Une attention particulière est portée :

- aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux travaux et à l'installation des chantiers, en fixant des objectifs "minimaux" de performance à atteindre, et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire ;
- à la réduction de l'exposition des riverains, des personnels de chantier et des usagers, aux nuisances générées par les chantiers. Les maîtres d'ouvrage veillent à encadrer l'élaboration

et la mise en œuvre de l'Opération par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation ;

- à la prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment le schéma régional de cohérence écologique ;
- aux mesures que les maîtres d'ouvrage prévoient ou mettent en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Ils précisent les mesures environnementales intégrées ou prévues dans le cadre des études de conception du projet, de l'élaboration et de la conclusion des marchés de travaux, et de leur réalisation. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : bilan carbone intégré aux études de niveau PRO, utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.) ;
- à l'utilisation d'éco-matériaux, au réemploi sur site et à la valorisation des déblais et déchets (recours à l'utilisation de matériaux biosourcés, recherche d'économies d'énergie, utilisation d'énergies renouvelables...) ;
- à la réduction des déchets et à l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire qui est une priorité francilienne et qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, selon les recommandations du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

Pour les projets ferroviaires du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le rapport environnemental préconise, en matière d'énergie, de privilégier les sources d'électricité bas-carbone pour l'électrification des lignes. Il rappelle aussi que « la mise en œuvre du contrat de plan se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants, pilotés tant par les services de l'État que ceux de la Région. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France ;
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France). »

### **3.3. Les financeurs**

#### **3.3.1. Identification**

Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État (21%) ;
- la région Île-de-France (49%) ;
- le département de Seine-Saint-Denis (27%) ;
- le département du Val-de-Marne (3%).

### 3.3.2. 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 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.

## 4. Modalités de financement et de paiement

### 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à **37 480 000 € HT euros courants**.

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

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.

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

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

| Prolongement du T1 à l'Est - Bobigny - Pablo Picasso - Val de Fontenay<br>Convention de financement n°8 relative à la phase travaux (REA8) |  |                                      |
|--|--|--------------------------------------|
| Bénéficiaires  | Poste de dépenses                                  | Estimation des coûts (€ HT courants) |
| CD93   | Tranche fonctionnelle n°1                          |                                      |
|  | Frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre | 6 275 000,00 €                       |
|  | Travaux  | 12 700 000,00 €                      |
|  | PAI  | 605 000,00 €                         |
|  | <b>Sous-total CD93</b>                             | <b>19 580 000,00 €</b>               |
| RATP   | Tranche fonctionnelle n°1                          | 1 865 000,00 € €                     |
|  | Frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre | 00,00 €                              |
|  | Travaux  | 1 865 000,000 €                      |
|  | Tranche fonctionnelle n°2                          | 16 035 000,00 €                      |
|  | Frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre | 1 244 000,00 €                       |
|  | Travaux  | 14 199 400,00 €                      |
|  | PAI  | 591 600,00 €                         |
|  | <b>Sous-total RATP</b>                             | <b>17 900 000,00 €</b>               |
| <b>TOTAL</b>   |  | <b>37 480 000,00 €</b>               |

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

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

#### 4.3. Plan de financement

| Le plan de financement est établi en euros courants<br>Prolongement du T1 à l'Est - Bobigny - Pablo Picasso - Val de Fontenay<br>Convention de financement n°8 relative à la phase travaux (REA8)<br>€ HT courants<br>Clés de financement |             |              |              |             |              |
|---|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
|   | Etat        | Région       | CD93         | CD94        | Total        |
| CD93  | 4 111 800 € | 9 594 200 €  | 5 286 600 €  | 587 400 €   | 19 580 000 € |
|   | 21 %        | 49 %         | 27 %         | 3 %         | 100 %        |
| RATP  | 3 759 000 € | 8 771 000 €  | 4 833 000 €  | 537 000 €   | 17 900 000   |
|   | 21%         | 49%          | 27%          | 3%          | 100%         |
| TOTAL   | 7 870 800 € | 18 365 200 € | 10 119 600 € | 1 124 400 € | 37 480 000 € |
|   | 21%         | 49%          | 27%          | 3%          | 100%         |

#### 4.4. Modalités de paiement

##### 4.4.1. Échéancier des appels de fonds

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

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

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

##### 4.4.2. 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 les maîtres d'ouvrage.

A cette fin, chaque maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquelles 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 :

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

La demande de versement des acomptes comprendra l'état récapitulatif des paiements, qui précise les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'Opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

#### *4.4.2.2. 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 4.2 daté et signé par le représentant légal des maîtres 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 à l'article 4.3.

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

Concernant les modalités d'envoi des appels de fonds pour l'État, les factures 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.

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

La demande de versement des acomptes par le **Département de la Seine-Saint-Denis** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du maître d'ouvrage.

La demande de versement des acomptes formulée par la **RATP** comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des factures comptabilisées ;
- la demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;
- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant dûment habilité.

#### 4.4.2.4. *Plafonnement des acomptes*

S'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales 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 au Département 93 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.

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

#### 4.4.3. Versement du solde

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

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 4.4.2 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 par 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.Cet état récapitulatif des paiements 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. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et, le cas échéant, par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.]
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

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

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

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

##### 4.4.3.2. 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 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.

#### 4.4.4. 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 4.4.2, 4.4.3 et à l'article 4.5 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.

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- Département de la Seine Saint-Denis sur le compte ouvert au nom du receveur général des finances des collectivités territoriales, dont le RIB est le suivant :

| Code banque | Code guichet | N° compte    | Clé |
|-------------|--------------|--------------|-----|
| 30001       | 00934        | C 9340000000 | 92  |

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

|                                     | Adresse de facturation   | Nom du service  |
|-------------------------------------|--|---|
| Etat                                | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60                               | DRIEAT – SPOT – UBSF<br><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<br>93400 SAINT-OUEN SUR SEINE  | Pôle Finances – Direction de la comptabilité<br><a href="mailto:depot.subvention@iledefrance.fr">depot.subvention@iledefrance.fr</a>            |
| Département de la Seine Saint-Denis | Hôtel du Département<br>Direction de la Voirie et des Déplacements 93006 BOBIGNY Cedex | Direction de la voirie et des déplacements<br>Service des projets de transport  |
| Département du Val-de-Marne         | Hôtel du Département<br>Avenue du Général de Gaulle<br>94011 CRETEIL                   | Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements  |
| Île-de-France Mobilités             | 41 rue de Châteaudun<br>75009 PARIS  | Direction des projets d'investissements   |
| RATP                                | Maison de la RATP<br>LAC YF07<br>54 quai de la Râpée<br>75599 PARIS Cedex 12           | Direction Stratégie, Finance et performance Durable<br><a href="mailto:subvention.investissement@ratp.fr">subvention.investissement@ratp.fr</a> |

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.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 : « [depot.subvention@iledefrance.fr](mailto:depot.subvention@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### **4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

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

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

##### **4.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 pour l'État**

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

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

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

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

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

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du code de la commande publique ;

3° Le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'Opération mentionnée 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.

#### **4.6. Comptabilité des bénéficiaires**

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

Chaque bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

### **5. Gestion des écarts**

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par les maîtres d'ouvrage ramenés 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.

#### **5.1. 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 4.1, 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.

#### **5.2. En cas de dépassement du coût du Projet**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par les maîtres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

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

Le plan de financement des surcoûts est alors arrêté en concertation entre les financeurs, l'autorité organisatrice et les maîtres d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant. Les maîtres d'ouvrage 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 aux maîtres 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.

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

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

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

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

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le(s) maître(s) d'ouvrage, sur son périmètre/leurs périmètres respectifs, de demandes, de l'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.

### **Dispositions en cas de modification des délais**

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect de tout ou partie des délais de réalisation des études et travaux prévus à l'article 2.2 de la Convention ne peut être assuré, l'État, la région et l'AOM 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'AOM, à l'État et à la région, qui s'appuiera sur les éléments transmis par le Maître d'ouvrage, et précisera la nécessité éventuelle de réaliser une étude AVP modificatif.

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

Au vu de ce rapport et de l'avis formulé par le Maître d'ouvrage, l'État et la région émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre l'État, la région, l'AOM et le Maître d'ouvrage et est acté dans le cadre d'un avenant.

## **7. Modalités de contrôle**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **8. Confidentialité**

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles » recouvre toutes les informations ou données de nature financière, technique, scientifique ou commerciale, 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 présentées par une Partie (la Partie Emettrice) à une ou plusieurs autres Parties (la ou les Partie(s) Bénéficiaires) et dont ils auront connaissance dans le cadre de l'exécution de la présente convention..

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

La ou les Parties Bénéficiaires s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver la nature strictement confidentielle des Informations confidentielles échangées, et notamment à :

- ne publier ou divulguer aucune Information confidentielle, sauf nécessité légale, réglementaire, administrative ou judiciaire impérative ou dans le cadre des audits prévus dans la présente convention moyennant engagement de confidentialité et ce, à la condition d'en avoir averti immédiatement et par écrit l'autre Partie;
- prendre toutes mesures permettant d'éviter l'accès et l'utilisation détournée ou frauduleuse par des tiers des Informations confidentielles ;
- ne pas utiliser les Informations confidentielles à d'autres fins que celles spécifiées dans la présente convention ;
- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des Informations confidentielles ;
- avertir immédiatement, par écrit la Partie Emettrice de tout élément pouvant laisser présumer une violation des obligations découlant du présent article.

La ou les Partie(s) Bénéficiaire(s) s'engage(n)t à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues de la Partie Emettrice :

- soient traitées avec la même précaution que celles qu'elles portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que le projet visé ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie Emettrice ;

La ou les Partie(s) Bénéficiaire(s) 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 Bénéficiaires apporterai(en)t la preuve écrite :

- qu'elles étaient en sa ou en leur possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leur soient communiquées par la Partie Emettrice ;
- 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(s) les a(ont) licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

## **9. Modalités d'audit**

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

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

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

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

### **10.1. Le comité de pilotage**

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

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

Il se réunit autant 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 6 et 8 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 (2) 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, les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer les financeurs, sans délai :

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « Prolongement T1 à l'est Bobigny Pablo Picasso – Val de Fontenay – Convention de financement relative aux travaux (REA8) » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités, le maître d'ouvrage organise conjointement la collecte des informations nécessaires au bilan a posteriori, comme stipulé au Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France, à établir au plus tard dans les [cinq années] qui suivent la mise en service. Le maître d'ouvrage coordinateur transmet ce bilan à Île-de-France Mobilités et aux financeurs après validation conjointe de l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

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

## **12. Dispositions générales**

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

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

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

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

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

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

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

Dans tous les cas, les Parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des comptes et, s'il y a lieu, à reversement total ou partiel de la subvention. Dans tous les cas, les financeurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent

à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop- perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

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

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues aux maîtres d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 12.3.

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

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

Concernant l'État, conformément aux dispositions de l'article 5 du décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, la date de prise en compte des dépenses par l'État court à compter de la date de réception par l'État du dossier de demande de subvention.

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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 6 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 6 exemplaires originaux.

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

**Pour le département du Val-de-Marne,**

**Olivier CAPITANIO**  
Président

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour le département de Seine-Saint-Denis,**

**Stéphane TROUSSEL**  
Président

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

La présente convention est établie en six exemplaires originaux.

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

**Pour la RATP**

**Jean CASTEX**

Président Directeur Général de la RATP

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéanciers prévisionnels des appels de fonds

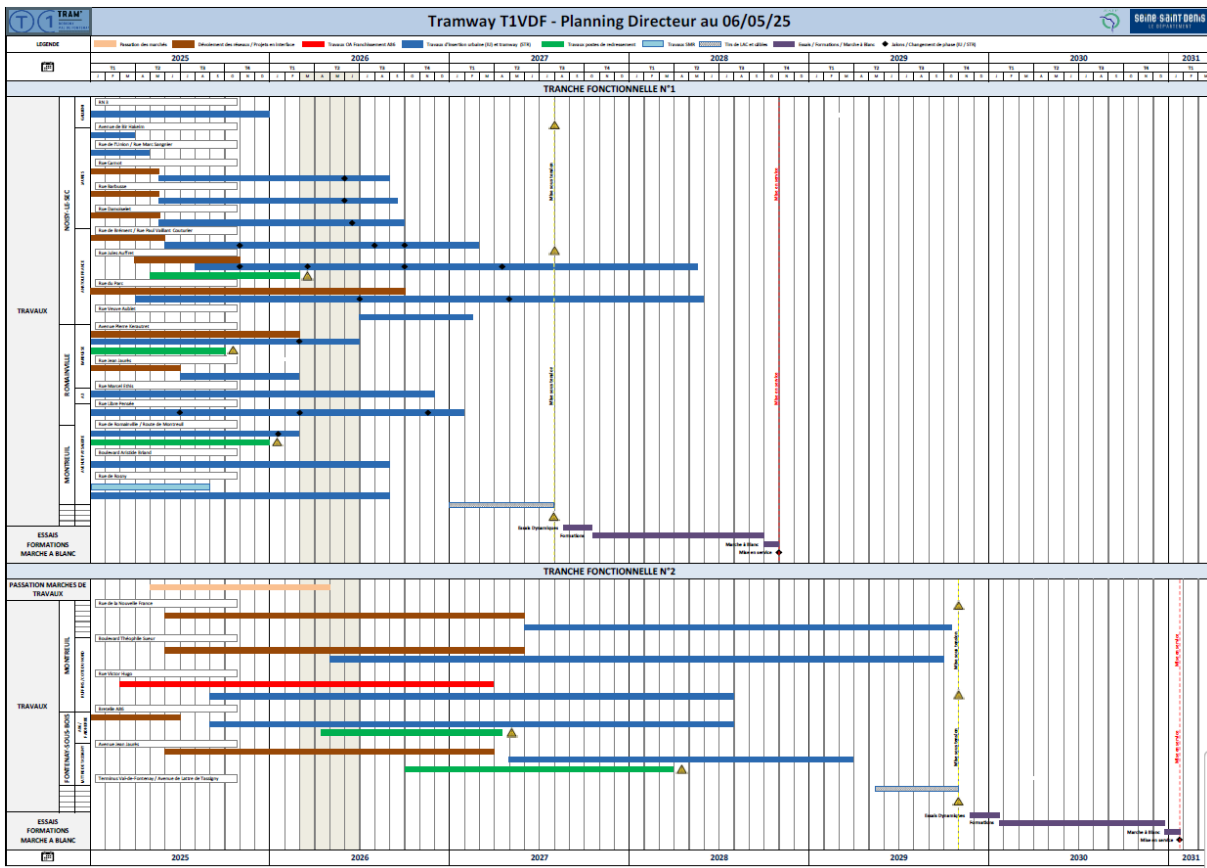
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations en l'absence de mesure d'accélération (calendrier restant à optimiser)

**Annexe 1 : Échéanciers prévisionnels des appels de fonds (k€)**

| <b>CD93</b>                 | <b>2026</b>   | <b>2027</b>  | <b>Total</b>  |
|-----------------------------|---------------|--------------|---------------|
| <b>Etat</b>                 | 2 878         | 1 234        | <b>4 112</b>  |
| <b>Région Île-de-France</b> | 6 716         | 2 878        | <b>9 594</b>  |
| <b>CD94</b>                 | 411           | 176          | <b>587</b>    |
| <b>TOTAL</b>                | <b>10 005</b> | <b>4 288</b> | <b>14 293</b> |

| <b>RATP</b>                 | <b>2027</b>   | <b>2028</b>  | <b>2029</b> | <b>Total</b>  |
|-----------------------------|---------------|--------------|-------------|---------------|
| <b>Etat</b>                 | 2 129         | 1 546        | 84          | 3 759         |
| <b>Région Île-de-France</b> | 4 969         | 3 606        | 196         | 8 771         |
| <b>CD93</b>                 | 2 738         | 1 987        | 108         | 4 833         |
| <b>CD94</b>                 | 304           | 221          | 12          | 537           |
| <b>TOTAL</b>                | <b>10 140</b> | <b>7 360</b> | <b>400</b>  | <b>17 900</b> |

### Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations en l'absence de mesure d'accélération (calendrier restant à optimiser)



### **Annexe 3 : Convention Pôle de Rosny-Bois-Perrier**

2025

## Pôle de Rosny-Bois-Perrier Périmètre intermodal

Convention de financement relative  
au Dossier d'objectifs et de  
caractéristiques principales et à la  
concertation préalable

Convention n° 25D33915



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Table des matières.....   | 2  |
| 0. Préambule .....  | 7  |
| 0.1. Objectifs du Projet.....   | 7  |
| 0.2. Historique.....  | 7  |
| 0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....  | 7  |
| 0.4. Caractéristiques principales du Projet .....   | 7  |
| 0.5. Modalités d'actualisation .....  | 9  |
| 0.6. Rappel des conventions de financement antérieures .....  | 9  |
| 1. Définitions.....   | 10 |
| 2. Objet de la convention .....   | 10 |
| 2.1. Périmètre de la convention .....   | 10 |
| 2.2. Délais de réalisation.....   | 12 |
| 3. Rôles et engagements des Parties .....   | 13 |
| 3.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....  | 13 |
| 3.2. La maîtrise d'ouvrage.....   | 13 |
| 3.2.1. Identification et périmètre du Maître d'ouvrage.....   | 13 |
| 3.2.2. Engagements du Maître d'ouvrage .....  | 13 |
| 3.2.3. Obligations du Maître d'ouvrage en matière de respect de l'environnement.....  | 13 |
| 3.3. Les Financeurs .....   | 15 |
| 3.3.1. Identification des Financeurs.....   | 15 |
| 3.3.2. Engagements des Financeurs.....  | 15 |
| 4. Modalités de financement et de paiement.....   | 15 |
| 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel.....   | 15 |
| 4.2. Coûts de réalisation détaillés .....   | 15 |
| 4.3. Plan et clés de financement .....  | 16 |
| Ce plan de financement ne préjuge ni des Financeurs ni des clés qui seront retenus in fine pour le financement des phases ultérieures du Projet. .... | 16 |
| 4.4. Modalités de paiement .....  | 16 |
| 4.4.1. Échéancier des appels de fonds .....   | 16 |
| 4.4.2. Versement des acomptes.....  | 17 |
| 4.4.3. Versement du solde .....   | 19 |
| 4.4.4. Paiement.....  | 20 |
| 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....  | 20 |
| 4.5. Caducité des subventions .....   | 22 |
| 4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....   | 22 |

|  |   |    |
|--|---|----|
| 4.5.2.   | Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ..... | 22 |
| 4.5.3.   | Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....   | 22 |
| 4.6.   | Comptabilité du Bénéficiaire.....   | 23 |
| 5.   | Gestion des écarts .....  | 23 |
| 6.   | Modalités de contrôle.....  | 23 |
| 6.1.   | Par les Financeurs .....  | 23 |
| 6.2.   | Par Île-de-France Mobilités .....   | 23 |
| 6.3.   | Intervention d'experts.....   | 23 |
| 7.   | Organisation et suivi de la convention.....   | 24 |
| 7.1.   | Le comité de pilotage .....   | 24 |
| 7.2.   | Le comité des financeurs .....  | 24 |
| 7.3.   | Le comité technique.....  | 25 |
| 7.4.   | L'information des Financeurs, hors instances de gouvernance .....   | 25 |
| 7.5.   | Suivi de la communication institutionnelle .....  | 25 |
| 8.   | Diffusion des études et propriété intellectuelle .....  | 26 |
| 9.   | Confidentialité .....   | 26 |
| 10.  | Dispositions générales.....   | 27 |
| 10.1.  | Modification de la convention .....   | 27 |
| 10.2.  | Règlement des litiges.....  | 27 |
| 10.3.  | Résiliation de la convention.....   | 27 |
| 10.4.  | Date d'effet et durée de la convention.....   | 28 |
| 10.5.  | Date d'éligibilité des dépenses.....  | 28 |
| ANNEXES .....  |   | 35 |
| Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....       |   | 36 |
| Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations..... |   | 37 |
| Annexe 3 : Contenu des études de DOCP .....                            |   | 38 |

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- **Le conseil départemental de la Seine Saint-Denis**, représenté par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département 93 », dûment mandaté par délibération de la commission permanente du conseil départemental n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- La **commune de Rosny-sous-Bois**, ci-après aussi désignée « la commune » ou « Rosny-sous-Bois », représentée par son Maire, dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ du conseil municipal en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- La **Société des grands projets**, ci-après aussi désignée « la SGP », représentée par le Président du directoire, dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ du conseil en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,

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

**En deuxième 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** », le « **Bénéficiaire** » ou le « **Maître d'ouvrage** ».

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

**Vu** le code de la commande publique

**Vu** la loi n°2010-597 du 03 juin 2010 relative au Grand Paris, modifiée par la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains, et notamment son article 20-1 ;

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

**Vu** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**Vu** la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 (pôle de niveau 1) approuvant par la Région le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF) ;

**Vu** le plan Régional en faveur de la mobilité durable voté par la Région n° CR 37-14 du 19 juin 2014

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015/516 du 05 octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express - tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre ;

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express ;

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/232 du 10 juin 2020 relative à l'avis sur l'avant-projet de Rosny-Bois-Perrier (interconnexion M11-M15) dans le cadre des interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est du Grand Paris Express avec le réseau existant ;

**Vu** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête publique modificatif n°2 de la ligne 15 Est ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-283 du 11 octobre 2021, portant approbation de la convention de financement des études d'Avant-Projets (AVP) du projet de restructuration SNCF de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;

**Vu** la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021 modifiée, portant délégations d'attribution du conseil régional à sa commission permanente ;

**Vu** la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20221010-195 du 10 octobre 2022, portant approbation de l'avant-projet SNCF de restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;

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

**Vu** la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20230420-082 du 10 avril 2023, portant approbation de la convention de financement relative aux études SNCF PRO-DCE-ACT pour la restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier, signée le 8 mars 2024 ;

**Vu** la délibération n° CP2023-078 du 29 mars 2023 approuvant la convention de financement relative aux études SNCF PRO, DCE et aux ACT de la restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier ;

**Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**Vu** la délibération CM2024/04/09/15 du conseil métropolitain du 9 avril 2024 déclarant d'intérêt métropolitain le soutien financier pour la réalisation du pôle gare de Rosny-Bois-Perrier à Rosny-sous-Bois ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2024112-192 du 12 novembre 2024, portant approbation de la convention de financement relative aux travaux de restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier ;

**Vu** la délibération n° CP2025-054 du 27 mars 2025 approuvant l'avenant à la convention de financement relative aux études SNCF PRO, DCE et aux ACT de la restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier ;

**Vu** la délibération n° CP 2025-211 du 27/09/2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

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

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

## **0. Préambule**

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

### **0.1. Objectifs du Projet**

Le pôle de Rosny-Bois-Perrier est un pôle majeur en devenir du nord-est francilien identifié comme « pôle de desserte des cœurs de territoire » au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Il est inscrit comme « pôle majeur » au volet « mobilités » 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-région (CPER 2021-2027). Comme tous les grands pôles d'échange d'Île-de-France éligibles à des financements CPER, le pôle d'échange de Rosny-Bois-Perrier comprend un périmètre ferroviaire et un périmètre intermodal. Le programme du périmètre ferroviaire a été validé. Il entre en phase de réalisation début 2025 pour une mise en service en 2026-2027. Le périmètre intermodal doit être étudié à partir de 2025.

### **0.2. Historique**

La gare de Rosny-Bois-Perrier a été créée ex nihilo en 1971 pour la desserte :

- du centre commercial régional « Rosny 2 » ; ce dernier totalise aujourd'hui 120 000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux et 15 millions de visiteurs par an ;
- des quartiers Marnaudes et Bois Perrier forts de 18 000 habitants représentant près de 40% de la population communale.

Depuis la création de la gare, un certain nombre d'équipements et de services sont venus s'installer dans le quartier, renforçant son attractivité, notamment : le collège Langevin-Wallon (530 élèves), le multiplexe du cinéma UGC créé en 1997 (1,4 millions d'entrées soit le 8<sup>ème</sup> cinéma en termes d'affluence en France) et la gare routière qui compte six lignes desservant le parvis de la gare SNCF dont deux en terminus et deux lignes en passage sur les axes structurants à proximité (Alsace Lorraine et De Gaulle).

La gare de Rosny-Bois-Perrier est aujourd'hui plus fréquentée que la gare historique du centre-ville Rosny-sous-Bois (9 900 contre 9 300 montants par jour ouvrable de base) alors même que ses installations (quais et passage souterrain notamment) sont beaucoup plus contraintes.

### **0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation**

Le Projet est inscrit :

- au SDRIF de 2013 ;
- au plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au CPER 2015-2020 au titre des pôles multimodaux ;
- au volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 au titre des pôles majeurs.

### **0.4. Caractéristiques principales du Projet**

Le pôle de Rosny-Bois Perrier, situé dans le département de la Seine-Saint-Denis, dans la commune de Rosny-sous-Bois, est un pôle majeur en devenir du nord-est francilien identifié comme « pôle de desserte des cœurs de territoire » au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). Il est inscrit comme « pôle majeur » au Contrat de Plan Etat Région (CPER 2023-2027).

Le pôle est situé sur la ligne E du RER et la station terminus du prolongement de la Ligne 11, mise en service en juin 2024.

Le site est contraint par plusieurs éléments naturels ou urbains :

- La topographie : situé entre le plateau d'Avron et celui de Romainville, le site présente à la fois des différences de niveaux et une faible visibilité depuis les voies de circulation qui l'entourent,
- La proximité d'infrastructures structurantes :
  - Ferroviaires : les voies ferrées du RER E, le tunnel et la station de la Ligne 11, le tunnel et la station de la future Ligne 15 Est,
  - Urbaines : le boulevard Alsace-Lorraine, l'avenue du Général de Gaulle ou encore l'A3 et l'A86 ;

Ces infrastructures sont autant d'éléments facilitant les déplacements mais créant aussi des coupures urbaines au sein de l'environnement du pôle d'échanges.

Le tissu urbain environnant est constitué de nappes monofonctionnelles, isolées les unes des autres par les infrastructures routières et ferrées. La gare actuelle se situe au cœur de ces entités distinctes.

La gare de Rosny Bois-Perrier offre un accès direct à plusieurs pôles générateurs de flux. Leur attractivité dépasse souvent l'échelle communale, et certains sont particulièrement dimensionnants en termes de flux générés :

A l'ouest du faisceau ferré (côté Centre Commercial) :

- Le centre commercial Rosny 2 : employant 2800 personnes, il est ouvert tous les jours, sa fréquentation quotidienne moyenne est de 40 000 visiteurs et jusqu'à 100 000 en périodes de soldes. Sa fréquentation annuelle est de 15 millions de visiteurs,
- Le multiplex UGC Ciné Cité : 15 salles, 3 300 fauteuils, 2,5 millions de visiteurs par an, ouvert tous les jours,
- La tour de bureaux de Rosny 2 : 20 000 m<sup>2</sup>, qui présente de la vacance et des coûts d'exploitation élevés. Le nombre de personnes y travaillant est inconnu à ce jour. Toutefois, sur la base d'un ratio de 15 m<sup>2</sup>/emploi, le potentiel d'accueil de la tour est de plus de 1 300 emplois.
- Au sud du multiplex UGC, le collège Langevin Wallon, la mosquée et le cimetière,

A l'est du faisceau ferré (côté Bois-Perrier) :

- le quartier de Bois Perrier, pôle générateur important de 8 000 habitants qui comprend des commerces (centre commercial de proximité) et des équipements (établissements scolaires, gymnase, etc.). En dehors de celui lié aux commerces et services, le bâti dans cette zone se compose majoritairement d'habitat collectif de 5 à 15 étages. Dans un rayon de 800 m autour du pôle d'échanges, on recense un peu plus de 12 000 habitants.
- La zone d'activités Montgolfier : s'étendant sur environ 12 ha et bénéficiant d'une localisation stratégique, elle connaît des difficultés (bâti obsolète, manque d'entretien, dépôts sauvages, etc.), liées en grande partie aux contraintes induites par la présence de lignes à haute tension. Elle regroupe près de 700 emplois dans 90 entreprises

diverses, telles que de petites activités industrielles et tertiaires, des commerces de gros et des services,

En 2031, la ligne 15 Est complétera l'accès au réseau métropolitain avec une nouvelle gare à Rosny-Bois Perrier qui s'implantera côté Bois-Perrier sur le site de l'actuelle gare routière. Dans le cadre de la mise en concurrence du réseau bus pour Paris-Petite Couronne (horizon 2025-2027) cette gare routière pourrait être exploitée soit par la RATP soit par un autre opérateur. A l'issue du chantier de la Ligne 15 Est cette gare routière devra être requalifiée et transformée en Eco-Station Bus

La convention porte sur la conduite des études de niveau faisabilité permettant d'aboutir à des scénarios d'aménagement des espaces du pôle intermodal en articulation avec les projets urbains du secteur.

A cette fin une première phase d'études aura pour objectif de :

- Etablir un recollement des différents projets récents et chantiers en cours dans le périmètre du pôle : gare RER E au titre de la désaturation et du SDA (MOA SNCF), nouvelle station L11(RATP), future gare L15 Est (MOA SGP)
- Réaliser des études d'opportunité et de faisabilité sur le périmètre intermodal ;
- Elaborer des scénarii d'aménagement du pôle intermodal ;

Cette première phase permettra d'aboutir à la rédaction d'un dossier d'Orientations et Caractéristiques Principales (DOCP) pour le pôle intermodal de Rosny-Bois Perrier ;

Une concertation sur les scénarios établis sera conduite dont les modalités seront fixées par le comité des financeurs.

Un bilan de la concertation sera établi pour approbation par le Conseil d'Ile de France Mobilités.

### **0.5. Modalités d'actualisation**

S'agissant d'une convention d'études, il n'est pas prévu de modalités d'actualisation.

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

**2021** : Convention de financement relative aux études AVP de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier, d'un montant de 1 047 500 €, conclue entre l'Etat, la région Île-de-France, SNCF Gares & Connexions et Île-de-France Mobilités.

**2023** : Convention de financement relative aux études SNCF PRO, DCE et aux ACT de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier, d'un montant de 2 714 660 € conclue entre l'Etat, la SGP, la région Île-de-France, la Ville de Rosny-sous-Bois, SNCF Gares & Connexions et Île-de-France Mobilités.

**2025** : Avenant à la convention de financement relative aux études SNCF PRO, DCE et aux ACT de la restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier, intégrant la Métropole du Grand Paris pour participer financièrement au bloc local en réduisant pour moitié la part de financement de la commune de Rosny-sous-Bois sans modifier l'équilibre financier des autres Parties à la convention.

Il est convenu ce qui suit :

## 1. 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 phases permettant d'aboutir à la mise en service de *l'infrastructure* nouvelle destinée au transport public de voyageurs, et à laquelle la présente convention fait référence ;

« **Opération** » : désigne la phase de réalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du Projet et son financement définis la présente convention ;

« **Périmètre conventionnel** » : désigne le périmètre des études tels qu'indiquées à l'article 2.1

« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soit la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Études », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 2 et en Annexe 3 ;

« **Résultats des Études** » : désigne dans la présente convention, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 jointes en annexe 3 et qui seront présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités.

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- Définir les conditions et modalités de financement des Études relatives au **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et de la concertation préalable** du périmètre intermodal du pôle de Rosny-Bois-Perrier ;
- Préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Études dans le respect du calendrier général de l'Opération ;
- Définir les documents à remettre aux Parties

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

**«Pôle de Rosny-Bois-Perrier – Périmètre intermodal – DOCP et concertation préalable».**

### 2.1. Périmètre de la convention

Le Périmètre de l'Opération porte sur :

- La constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du pôle d'échanges multimodal de Rosny-Bois Perrier;
- L'organisation, la conduite et la formulation du bilan de la Concertation Préalable.
- Des prestations complémentaires éventuelles à chacune des étapes.

Le Périmètre du Projet prendra en compte les études et programmes en lien avec le projet de pôle :

- Développements urbains du centre commercial Rosny 2
- Etudes du Plan guide secteur Grand Pré
- Schéma directeur vélo métropolitain

Les enjeux du projet sont les suivants :

- Désenclaver la gare pour tous les modes
- Créer les conditions d'une meilleure intermodalité
- Faciliter l'émergence de projets urbains en cohérence avec les projets de transport

Les objectifs programmatiques sont :

- Reconstitution de l'éco-station bus à l'Est du faisceau ferroviaire,
- Identification d'une fonction «halte-bus» et régulation complémentaire côté centre commercial
- Implantation de l'ensemble des fonctionnalités du pôle
- Valorisation des passages souterrains piétons existants
- Mise en cohérence des espaces publics de part et d'autre de la voie ferrée
- Création des aménités urbaines pour un pôle majeur

### **2.1.1.Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)**

Le DOCP porte sur :

- L'opportunité du projet ;
- Les caractéristiques principales du projet : principes guidant le choix de réaménagement du pôle existant et la définition des solutions techniques. Le projet devra intégrer l'arrivée de la gare de la L15 Est, sur le pôle ;
- Une évaluation sommaire du coût, du calendrier de réalisation avec phasage éventuel, des impacts du projet sur les transports, sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire et l'intérêt socio-économique ;
- L'identification des scénarios les plus pertinents sur la base d'une analyse comparative multicritères ;
- La définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage pour la poursuite des études et les travaux ;
- Les modalités de financement des éléments de programme du pôle en distinguant

notamment ceux qui relèvent d'un financement CPER, de droit commun IDFM, etc.

Le contenu du DOCP est précisé dans la délibération n°2011/0631 du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités 6 juillet 2011. La partie relative au DOCP est jointe en annexe 3.

### **2.1.2. La Concertation Préalable**

La Concertation porte sur les objectifs du DOCP approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur les scénarios retenus. Les objectifs et les modalités de la Concertation sont validés par Conseil d'Île-de-France Mobilités à l'issue du DOCP.

La Concertation pourra comporter :

- Une publicité préalable dans les médias (web, presse...) ou via des supports imprimés (affiches, flyers...) pour informer le public de l'objet de la Concertation et des modalités de son déroulement ;
- Une ou plusieurs exposition(s) d'information générales sur le projet via des panneaux d'information ;
- La présence sur les lieux d'exposition de registres à disposition du public ;
- La mise en ligne d'un site web informant sur le projet et les modalités et les modalités de la concertation, avec la possibilité pour les internautes de laisser leurs avis et/ou déposer leurs questions via un formulaire ou une adresse de contact ;
- La tenue de réunions publiques avec les habitants, les voyageurs, les acteurs locaux, comités de quartiers, associations, et parfois rencontres ou atelier ;
- Tout autre dispositif adapté au contexte local et permettant de nourrir la Concertation.

Ces modalités sont précisées par IDFM puis soumises aux financeurs et collectivités locales avant le lancement de la Concertation.

A l'issue de la Concertation Préalable, IDFM tire le bilan de la Concertation. Les variantes de scénarii d'aménagement du pôle d'échanges multimodal seront précisées puis une variante sera retenue pour être étudiée dans le cadre du Schéma de Principe.

### **2.1.3. Prestations complémentaires**

Dans le cadre des études techniques nécessaires à l'établissement du dossier de DOCP, IDFM pourra faire appel si nécessaire à des prestations complémentaires non identifiables à ce stade : propositions techniques qui seront réalisées par le bureau d'études retenu par IDFM, variantes ou options de programmes ou d'aménagement, etc.

Ces éléments seront soumis à l'accord des financeurs

## **2.2. Délais de réalisation**

Le Maître d'ouvrage s'engage à achever les études du Périmètre conventionnel dans un délai de 30 mois à partir de la notification de la présente convention.

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

### **3. Rôles et engagements des Parties**

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

Conformément aux dispositions prévues aux articles L.1241-2 et R.1241-30 et suivants du code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France. Ile-de-France Mobilités est également amenée à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

À 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, 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.

#### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

##### **3.2.1. Identification et périmètre du Maître d'ouvrage**

Île-de-France Mobilités est désigné Maître d'ouvrage de l'ensemble des Etudes relatives au Périmètre conventionnel décrit à l'article 2.1 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.

##### **3.2.2. Engagements du Maître d'ouvrage**

Le Maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études du Périmètre conventionnel
- le respect du coût du Périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 1, mis à jour le cas échéant en comité des financeurs, selon l'avancement du Projet ;
- le respect des dispositions de la présente convention ;
- 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, sans délais, les Financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts, sur la base des éléments dont il dispose.

##### **3.2.3. Obligations du Maître d'ouvrage en matière de respect de l'environnement**

L'État et la Région Île-de-France attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les maîtres d'ouvrage de l'Opération dans la conduite du présent Projet, ainsi qu'à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Une attention particulière est portée :

- aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux travaux et à l'installation des chantiers, en fixant des objectifs "minimaux" de performance à atteindre, et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire ;
- à la réduction de l'exposition des riverains, des personnels de chantier et des usagers de la gare, aux nuisances générées par les chantiers. Les maîtres d'ouvrage veillent à encadrer l'élaboration et la mise en œuvre de l'Opération par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation ;
- à la prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment le schéma régional de cohérence écologique ;
- aux mesures que les maîtres d'ouvrage prévoient ou mettent en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Ils précisent les mesures environnementales intégrées ou prévues dans le cadre des études de conception du projet, de l'élaboration et de la conclusion des marchés de travaux, et de leur réalisation. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : bilan carbone intégré aux études de niveau PRO, utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.) ;
- à l'utilisation d'éco-matériaux, au réemploi sur site et à la valorisation des déblais et déchets (recours à l'utilisation de matériaux biosourcés, recherche d'économies d'énergie, utilisation d'énergies renouvelables...) ;
- à la réduction des déchets et à l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire qui est une priorité francilienne et qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, selon les recommandations du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

Pour les projets ferroviaires du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le rapport environnemental préconise, en matière d'énergie, de privilégier les sources d'électricité bas-carbone pour l'électrification des lignes. Il rappelle aussi que « la mise en œuvre du contrat de plan se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants, pilotés tant par les services de l'État que ceux de la Région. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France ;
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil

destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France). »

### **3.3. Les Financeurs**

#### **3.3.1. Identification des Financeurs**

Le financement de l'Opération est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les Financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- IDFM
- Le département de Seine-Saint-Denis ;
- La commune de Rosny-sous-Bois ;
- La Société des grands projets.

#### **3.3.2. Engagements des Financeurs**

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 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4 de la présente convention.

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

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

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la présente convention est évalué à **700 000 € HT**.

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

### **4.2. Coûts de réalisation détaillés**

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

| <b>Maîtrise d'ouvrage IDFM</b>                        | <b>coûts HT en euros courants</b> |
|---|-----------------------------------|
| <b>1/DOCP</b>   |                                   |
| <i>dont</i>   |                                   |
| <i>Diagnostic, études de faisabilité et scénarios</i> | 200 000 €                         |
| <i>rédaction du DOCP</i>                              | 75 000 €                          |

|  |                  |
|--|------------------|
| <b>2/expertises complémentaires</b>              |                  |
| <i>dont</i>                                      |                  |
| <i>réunions supplémentaires</i>                  | 30 000 €         |
| <i>études de circulation</i>                     | 75 000 €         |
| <i>études foncières</i>                          | 70 000 €         |
| <b>3/Concertation préalable</b>                  | 150 000 €        |
| <b>4/ provisions pour études complémentaires</b> | 100 000 €        |
| <b>TOTAL</b>                                     | <b>700 000 €</b> |

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

#### **4.3. Plan et clés de financement**

Le plan de financement apporté au titre de la présente convention est établi en euros courants HT comme suit :

| <b>Bénéficiaire : IDFM</b> | <b>Etat</b> | <b>Région</b> | <b>IDFM</b> | <b>CD93</b> | <b>Rosny</b> | <b>SGP</b> |           |
|----------------------------|-------------|---------------|-------------|-------------|--------------|------------|-----------|
|                            | 105 000 €   | 245 000 €     | 175 000 €   | 43 750 €    | 87 500 €     | 43 750 €   | 700 000 € |
|                            | 15 %        | 35 %          | 25 %        | 6,25%       | 12,5%        | 6,25%      | 100 %     |

Ce plan de financement ne préjuge ni des Financeurs ni des clés qui seront retenus in fine pour le financement des phases ultérieures du Projet.

#### **4.4. Modalités de paiement**

##### **4.4.1. Échéancier 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 7.2. 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.

#### 4.4.2. Versement des acomptes

Les acomptes sont versés par les Financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'Opération sur présentation d'appels de fonds par le Maître d'ouvrage.

A cette fin, le Maître d'ouvrage transmet aux financeurs et sur son périmètre, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination unique indiquée à l'article 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquelles l'appel de fonds se rattache.

Pour l'État, le Département 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 :

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

La demande de versement des acomptes comprendra 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.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

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

La demande de versement des acomptes comprendra les éléments suivants :

- 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 4.2., daté et signé par le représentant légal du Maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des factures comptabilisées, daté et certifié par le directeur d'opération ou un représentant habilité de la maîtrise d'ouvrage ;
- un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité d'Île-de-France mobilités.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, des clés de financement définies à l'article 4.3..

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

##### *4.4.2.3. Demande de versement des acomptes auprès du département de la Seine-Saint-Denis :*

La demande de versement des acomptes par le Département de la Seine-Saint-Denis comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le Maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des dépenses comptabilisées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses comptabilisées. La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3 ;

- chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du Maître d'ouvrage.

#### *4.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de la commune de Rosny-sous-Bois*

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le Maître d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations.
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage par rapport au coût d'objectif) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4B en ce compris la provision pour aléas et imprévus (PAI).

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est 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.

#### *4.4.2.5. Demande de versement des acomptes auprès de la Société des grands projets*

Les appels de fonds émis par IDFM sur la base de l'avancement de l'Opération, sont justifiés par les pièces suivantes :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention,
- l'état détaillé des dépenses comptabilisées par le Maître d'ouvrage indiquant la référence des factures comptabilisées, leur montant et leur date de comptabilisation.

Le numéro SGP de la convention et du bon de commande seront indiqués sur chacun des documents.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte, est signé par le représentant dûment habilité du Bénéficiaire.

#### *4.4.2.6. Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État au Bénéficiaire 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.

Pour le Département, le cumul des acomptes ne peut excéder 95% du montant de la subvention.

#### 4.4.3. Versement du solde

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

Après achèvement des travaux couverts par la convention, le 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 par le 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.Cet état récapitulatif des paiements 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. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par le Maître d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2;

Chacun de ces documents est daté et signé par le représentant légal du Bénéficiaire.

Sur la base de ces documents, 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.

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

##### *4.4.3.2. 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 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 Bénéficiaire.

#### *4.4.3.3. Demande de versement de solde auprès du département de Seine Saint-Denis*

A l'issue de l'achèvement des études financées dans le cadre de la présente convention, le Maître d'ouvrage présente le relevé final détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées en euros courants ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant inférieur à la somme des acomptes versés, le Maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu. Dans les autres cas, le Maître d'ouvrage présente un appel de fonds pour règlement du solde correspondant au montant figurant sur le relevé des dépenses réellement engagées, en indiquant expressément dans l'appel de fonds qu'il s'agit du solde.

#### *4.4.3.4. Demande de versement de solde auprès de la commune de Rosny-sous-Bois*

Le Bénéficiaire adresse dans un délai de douze (12) mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionnée dans la décision attributive éventuellement modifiée, l'ensemble des documents exigés au bénéfice de la Région, tels que prévus à l'article 4.4.3.1.

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 Bénéficiaire.

#### *4.4.3.5. Demande de versement de solde auprès de la Société des grands projets*

A l'issue de l'achèvement des études financées dans le cadre de la présente convention, le Maître d'ouvrage présente le relevé final détaillé et validé des dépenses effectivement réalisées en euros courants et en euros constants ainsi que le récapitulatif des acomptes versés.

En cas de montant inférieur à la somme des acomptes versés, le Maître d'ouvrage procède au remboursement du trop-perçu. Dans les autres cas, le Maître d'ouvrage présente un appel de fonds pour règlement du solde correspondant au montant figurant sur le relevé des dépenses réellement engagées dans la limite du montant en euros courants, en indiquant expressément dans l'appel de fonds qu'il s'agit du solde.

#### **4.4.4. Paiement**

Le paiement est conditionné au respect par le Bénéficiaire des dispositions de la présente 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 4.4.2, 4.4.3 et à l'article 4.5 de la présente convention.

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

#### **4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation**

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

- Île-de-France mobilités sur le compte ouvert au nom du Trésor Public, dont le RIB est le suivant :

|             |              |             |     |
|-------------|--------------|-------------|-----|
| Code banque | Code guichet | N° compte   | Clé |
| 10071       | 75000        | 00001005079 | 72  |

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

|                                     | Adresse de facturation   | Nom du service  |
|-------------------------------------|--|---|
| État                                | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60   | DRIEAT – SPOT – UBSF<br><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<br>93400 SAINT-OUEN SUR SEINE  | Pôle Finances – Direction de la comptabilité<br><a href="mailto:depot.subvention@iledefrance.fr">depot.subvention@iledefrance.fr</a>                                  |
| Département de la Seine Saint-Denis | Conseil départemental de Seine-Saint-Denis<br>Hôtel du Département<br>93006 BOBIGNY Cedex          | Direction du Développement, des Mobilités et de l'Habitat,<br>Bureau des Transports et des Mobilités  |
| Commune de Rosny-sous-Bois          | Hôtel de Ville<br>20 rue Claude Pernès – 93110 Rosny-sous-Bois<br>+ transmission via Chorus        | <a href="#">Direction des Finances</a><br><a href="tel:01.49.35.38.45">01.49.35.38.45</a><br><a href="mailto:finances@rosnysousbois.fr">finances@rosnysousbois.fr</a> |
| Société des grands projets          | 2 Mail de la Petite Espagne<br>CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis (transmission via Chorus Pro) | Direction des services comptables<br>Service de centralisation des factures   |

La dématérialisation des factures s'inscrit dans une obligation totale au sein du secteur public depuis le 1er janvier 2020. Toutes les collectivités et établissements publics 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, réf. A supprimer) (cf. décret n°2019-748 du 18 juillet 2019). 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.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 « [depot.subvention@iledefrance.fr](mailto:depot.subvention@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

#### Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

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.

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### **4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

A compter de la date de première demande d'acompte, le Bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'Opération ; à défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

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

##### **4.5.2. 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.

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

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

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

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du code de la commande publique ;

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.

#### **4.6. Comptabilité du Bénéficiaire**

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

Le Bénéficiaire s'engage à informer préalablement les Financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

### **5. Gestion des écarts**

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

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

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

### **6. Modalités de contrôle**

#### **6.1. Par les Financeurs**

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

Le Bénéficiaire de la subvention conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de 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.

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

Dans le cadre de l'article R.1241-30 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.

#### **6.3. 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.

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

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

### **7.1. Le comité de pilotage**

Placé sous la présidence de l'autorité organisatrice, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par le Projet, représentées par leurs élus.

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des Études. Il recueille les avis et observations sur :

- les orientations et la démarche à engager ;
- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité de pilotage est réuni en tant que de besoin.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis préalablement aux membres de la commission de suivi au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.2. Le comité des financeurs**

Ce comité réunit les Financeurs et le Maître d'ouvrage.

Le comité des financeurs pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect du coût et des délais prévisionnels.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 1 de la convention et du calendrier, et les éventuels besoins d'études complémentaires à ce stade ;
- le suivi financier de la convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité des financeurs se réunit en tant que de besoin, sur les questions spécifiques relevant du pilotage de l'Opération, notamment son financement, les ajustements techniques et financiers et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être transmis préalablement aux membres du Comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.3. Le comité technique**

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties ainsi que les représentants des services des collectivités concernées.

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 l'AOM. Il est réuni en tant que besoin et au moins une 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.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois les documents devront être transmis préalablement aux membres au plus tard sept (7) jours avant la réunion par l'AOM.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

### **7.4. L'information des Financeurs, hors instances de gouvernance**

Pendant toute la durée de validité de la présente 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.

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

### **7.5. 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, et les Financeurs du Projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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.

## **8. 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 des Etudes, ainsi qu'aux collectivités territoriales concernées par le Projet, après validation en comité.

Les Résultats des Études pourront être utilisés librement par l'autorité organisatrice et les Financeurs dans le cadre de la poursuite de la réalisation du Projet.

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

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

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

Les Financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 9.

Les Études et les Résultats des Études sont transmis sous format informatique natif et PDF. Un exemplaire papier est transmis sur demande de l'une des Parties.

## **9. Confidentialité**

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique listée ci-après sont qualifiées de confidentielles :

tout document, prototype, spécification technique ou plan, savoir-faire ;

- tout matériel décrivant ou faisant référence aux affaires, aux politiques ou aux procédures de l'une des Parties ;

- toute formule, stratégie, méthode ou processus développé par une des Parties.

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

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

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

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

## **10. Dispositions générales**

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

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnés à l'article 4.4.5 qui font l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties signataires de la présente convention.

### **10.2. Règlement des litiges**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par Île-de-France 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 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 10.3.

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

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

Conformément aux dispositions de l'article 5 du décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, la date de prise en compte des dépenses par l'État court à compter de la date de réception par l'État du dossier de demande de subvention.

La présente convention est établie en 6 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 6 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 6 exemplaires originaux.

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

**Pour le Département de Seine-Saint-Denis,**

**Stéphane TROUSSEL**  
Président

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour la commune de Rosny-sous-Bois,**

**Jean-Paul FAUCONNET**  
Maire

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour la Société des grands projets,**

**Jean-François MONTEILS**  
Président du directoire

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

Annexe 3 : Contenu des études DOCP

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

|                             | 2025 | 2026           | 2027           | 2028          | Total            |
|-----------------------------|------|----------------|----------------|---------------|------------------|
| <b>Etat</b>                 |      | 35 000         | 50 000         | 20 000        | <b>105 000€</b>  |
| <b>Région Île-de-France</b> |      | 85 000         | 120 000        | 40 000        | <b>245 000€</b>  |
| <b>CD93</b>                 |      | 15 000         | 20 000         | 8 750         | <b>43 750 €</b>  |
| <b>Rosny-sous-Bois</b>      |      | 30 000         | 40 000         | 17 500        | <b>87 500 €</b>  |
| <b>SGP</b>                  |      | 15 000         | 20 000         | 8 750         | <b>43 750 €</b>  |
| <b>TOTAL</b>                |      | <b>180 000</b> | <b>250 000</b> | <b>95 000</b> | <b>525 000€</b>  |
| <b>IDFM (fonds propres)</b> |      |                |                |               | <b>175 000 €</b> |
| <b>Total convention</b>     |      |                |                |               | <b>700 000 €</b> |

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

|   | T3 2025 | T4 2025 | T1 2026 | T2 2026 | T3 2026 | T4 2026 | T1 2027 | T2 2027 | T3 2027      | févr-28 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|---------|
| Appropriation du sujet  |         |         |         |         |         |         |         |         |              |         |
| Etudes techniques pour l'aménagement des espaces du pôle intermodal/ Elaboration de trois scénarios contrastés pour le pôle |         |         |         |         |         |         |         |         |              |         |
| Rédaction du DOCP   |         |         |         |         |         |         |         |         |              |         |
| Réalisation de vues d'insertion du projet   |         |         |         |         |         |         |         |         |              |         |
| Elaboration du dossier de concertation préalable  |         |         |         |         |         |         |         |         | Concertation |         |
| bilan de la concertation  |         |         |         |         |         |         |         |         |              | BILAN   |

### **Annexe 3 : Contenu des études de DOCP**

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le premier dossier présenté au Conseil d'Ile-de-France Mobilités. Il permet d'établir le diagnostic, de définir les fonctionnalités du projet, de donner une première estimation du montant du projet et de s'assurer de sa compatibilité avec le SDRIF et le PDUIF. Il peut présenter et comparer plusieurs scénarios de projet. Il sert de support à la concertation préalable. Il répond aux impératifs tels qu'exposés dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les caractéristiques principales du projet ainsi que les enjeux socioéconomiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ». Le sommaire type d'un DOCP a été défini dans une délibération du Conseil du STIF du 6 juillet 2011 fournie en annexe 1 du présent CCTP. A l'issue de l'approbation du DOCP, une concertation préalable est organisée et pilotée par Ile-deFrance Mobilités.

**CONTENU TYPE DES DOSSIERS D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES  
PRINCIPALES (DOCP)  
SOUMIS A L'APPROBATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

**Objectif**

L'objectif du DOCP est d'engager le projet, d'en présenter les caractéristiques générales et les principaux impacts. Il présente des éléments d'opportunité et de faisabilité du projet. Il définit le pré-programme. Il permet d'engager la concertation ou le débat public, le cas échéant.

**Enjeux**

**- Respect du code de l'environnement**

L'enjeu du DOCP est de répondre à l'impératif tel qu'exposé dans le code de l'environnement (extrait de l'article L121-8) :

*«Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.»*

**- Respect du cadre régional**

Le DOCP permet de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SDRIF et le PDUIF.

**Adaptation**

Les éléments présentés ici constituent un cadre. Chaque opération pourra nécessiter une approche différenciée, le contenu devant être adapté au cas par cas, au démarrage de l'opération.

**Contenu**

L'ensemble des résultats des études réalisées dans le cadre du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales pourra être regroupé dans un document final présentant notamment les points suivants :

**I. présentation du projet**

- a. Contexte général : problématiques posées, enjeux, acteurs du projet, inscription CPER ou CPRD,
- b. Historique du projet : état d'avancement du projet, listes des données et études antérieures disponibles,
- c. Compatibilité SDRIF, PDU IdF, PLU, Lois Grenelle de l'environnement 1 et 2,
- d. Synthèse des étapes d'informations et de concertation, avec points abordés et apports éventuels,

**II. diagnostic transport des territoires concernés : opportunité du projet**

- a. Présentation du secteur : géographie, topographie, population et emplois, urbanisation actuelle, offre de transport et réseaux,
- b. Présentation et analyse des déplacements, et de l'offre de transport
- c. Perspectives d'évolutions de l'urbanisation,
- d. Synthèse des dysfonctionnements éventuels et définition des enjeux et besoins du secteur,

### **III. description du projet : faisabilité des différents scénarios**

- a. Caractéristiques techniques principales : hypothèses et justification du mode, tracé, lien avec le réseau,
- b. Insertion : section courante et points difficiles, principes d'aménagements urbains, identification des réseaux, identification des impacts sur l'environnement,
- c. Principes d'exploitation,
- d. Scénario(s) préconisé(s) et justification,
- e. Méthodes et estimation sommaire des coûts :
  - i. d'investissement :
    - coûts travaux détaillés par grands postes de dépenses, assortis d'un taux de tolérance de + ou - 20%, Provisions pour Aléas et Incertitudes, frais de MOE, acquisitions foncières, frais de MOA,
    - pour chaque poste de coût : présentation et justification des hypothèses prises,
  - ii. d'exploitation,
- f. Calendrier prévisionnel : études, procédures administratives et travaux, détail au semestre,
- g. Analyse sommaire des risques et des opportunités,
- h. Pour les projets en souterrain : premières campagnes de sondages,

### **IV. identification des impacts significatifs du Projet**

- a. Sur l'environnement (au sens Etude d'Impact Enquête Publique),
- b. Sur l'aménagement du territoire,

### **V. évaluation et comparaison des différents scénarios**

- a. Evaluation sommaire de l'intérêt socio-économique du projet (le cas échéant de ses variantes) dans le cadre d'une analyse multicritère : a minima prévisions de trafic à l'heure de pointe et à l'année, analyse des gains de temps, populations et emplois desservis à comparer avec le coût, le niveau de faisabilité des différentes variantes de projet,
- b. Classement des variantes,

### **VI. annexes graphiques**

- a. Plan de situation et plans des tracés,
- b. Coupes de principes et plans de détail selon le besoin (échelles en fonction du mode et de la problématique exposée).

Lorsque la saisine de la CNDP est nécessaire, le dossier de saisine est composé du DOCP, dont le contenu est décrit précédemment, et d'une étude de contexte dans laquelle est établi un état des lieux de la position de l'ensemble des partenaires concernés du projet (collectivités, associations...).

## **Annexe 4 : Convention Pôle de Massy-Palaiseau (REA)**

2025

# Gare de MASSY PALAISEAU

Convention de financement relative  
aux études et travaux de désaturation  
des quais A et B de la gare SNCF de  
Massy-Palaiseau

Convention n° 25D33958



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



|        |   |    |
|--------|---|----|
| 0.     | Préambule .....   | 6  |
| 0.1.   | Objectifs du Projet .....   | 6  |
| 0.2.   | Historique .....  | 6  |
| 0.3.   | Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation .....   | 6  |
| 0.4.   | Caractéristiques principales du Projet .....  | 6  |
| 0.5.   | Coût d'objectif global du Projet .....  | 8  |
| 0.6.   | Modalités d'actualisation .....   | 8  |
| 0.7.   | Rappel des conventions de financement antérieures .....   | 9  |
| 1.     | Définitions .....   | 9  |
| 2.     | Objet de la convention .....  | 9  |
| 2.1.   | Périmètre de la convention .....  | 9  |
| 2.2.   | Délais de réalisation .....   | 10 |
| 3.     | Rôles et engagements des parties .....  | 10 |
| 3.1.   | L'autorité organisatrice de la mobilité .....   | 10 |
| 3.2.   | La maîtrise d'ouvrage .....   | 10 |
| 3.2.1. | Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....   | 10 |
| 3.2.2. | Engagements du maître d'ouvrage .....   | 10 |
| 3.3.   | Les financeurs .....  | 12 |
| 3.3.1. | Identification .....  | 12 |
| 3.3.2. | Engagements .....   | 12 |
| 4.     | Modalités de financement et de paiement .....   | 12 |
| 4.1.   | Estimation du coût du Périmètre conventionnel .....   | 12 |
| 4.2.   | Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....  | 12 |
| 4.3.   | Plan et clés de financement .....   | 13 |
| 4.4.   | Modalités de paiement .....   | 14 |
| 4.4.1. | Échéancier des appels de fonds .....  | 14 |
| 4.4.2. | Versement d'acomptes .....  | 14 |
| 4.4.3. | Versement du solde .....  | 15 |
| 4.4.4. | Paiement .....  | 16 |
| 4.4.5. | Bénéficiaire et domiciliation .....   | 16 |
| 4.5.   | Caducité des subventions .....  | 17 |
| 4.5.1. | Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....  | 17 |
| 4.5.2. | Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ..... | 17 |
| 4.5.3. | Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....   | 17 |
| 4.6.   | Comptabilité du bénéficiaire .....  | 18 |
| 5.     | Gestion des écarts .....  | 18 |
| 6.     | Modification de l'avant-projet .....  | 18 |

|  |   |    |
|--|---|----|
| 7.   | Modalités de contrôle .....                                       | 19 |
| 7.1.   | Par les financeurs .....  | 19 |
| 7.2.   | Par Île-de-France Mobilités .....                                 | 19 |
| 7.3.   | Intervention d'experts .....                                      | 19 |
| 8.   | Modalités d'audit.....  | 19 |
| 9.   | Organisation et suivi de la convention.....                       | 20 |
| 9.1.   | Le comité de pilotage .....                                       | 20 |
| 9.2.   | Le comité des financeurs .....                                    | 20 |
| 9.3.   | L'information des financeurs, hors instances de gouvernance ..... | 21 |
| 9.4.   | Suivi de la communication institutionnelle .....                  | 21 |
| 10.  | Diffusion des études et propriété intellectuelle .....            | 21 |
| 11.  | Confidentialité .....   | 22 |
| 12.  | Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....           | 22 |
| 13.  | Dispositions générales .....                                      | 23 |
| 13.1.  | Modification de la convention.....                                | 23 |
| 13.2.  | Règlement des litiges.....  | 23 |
| 13.3.  | Résiliation de la convention .....                                | 23 |
| 13.4.  | Date d'effet et durée de la convention .....                      | 24 |
| 13.5.  | Date d'éligibilité des dépenses.....                              | 24 |
| ANNEXES.....   |   | 29 |
| Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€).....       |   | 30 |
| Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations..... |   | 31 |

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 \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_,
- **SNCF Gares et Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 €, dont le siège social se situe à Paris (75 013), 16 avenue d'Ivry, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le n°507 523 801, représentée par Pierre LABARTHE, directeur exécutif des gares d'Ile de France, dûment habilité à cet effet,

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

**En deuxième lieu,**

- **SNCF Gares et Connexions**, Société Anonyme au capital de 93 710 030 €, dont le siège social se situe à Paris (75 013), 16 avenue d'Ivry, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le n°507 523 801, représentée par Pierre LABARTHE, directeur exécutif des gares d'Ile de France, dûment habilité à cet effet,

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 Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_

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

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

## Visas

**VU** le code des transports ;

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

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

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

**VU** le code de la commande publique

**VU** le code des transports et notamment ses articles modifiés par la loi 2018-515 du 27 juin 2018 « Pour un nouveau pacte ferroviaire » qui a habilité le gouvernement à légiférer par ordonnance pour prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre des 2 volets de la réforme ferroviaire : la transformation du groupe public ferroviaire et l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, dans le cadre du 4ème paquet ferroviaire.

**VU** l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 qui porte diverses dispositions relatives au groupe SNCF, prise en application de la loi « Pour un nouveau pacte ferroviaire » et qui précise les conditions de création et de fonctionnement du nouveau groupe public intégré SNCF à partir du 1er janvier 2020.

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

**VU** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

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

**VU** la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

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

**VU** la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

**VU** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**VU** la délibération n° CP2025-211 du 25 septembre 2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

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

## 0. Préambule

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

### 0.1. Objectifs du Projet

Le projet consiste à améliorer les flux sur les quais et au niveau des circulations verticales de la gare SNCF de Massy Palaiseau, pour les voyageurs empruntant le RER C, la ligne V et surtout le T12.

### 0.2. Historique

Le tram-train T12 et la ligne de train V ont été mis en service en décembre 2023 à la place de la branche du RER C Savigny – Massy Palaiseau – Versailles Chantiers.

Venant d'Evry, le T12 se met en position terminus Arrivée sur la voie 3 en bout du quai B coté Versailles, débarque l'ensemble de ces voyageurs, puis fait une évolution vers sa position de Départ vers Evry sur la même voie en début de quai coté Paris. Les voyageurs à l'arrivée du T12 – souvent plein aux heures de pointe - se trouvent donc au niveau de l'ancien passage souterrain fermé depuis plus de 10 ans et qui permettait de passer du quai B au quai A.

Un projet de réouverture de la passerelle historique a été lancé en 2024, au niveau AVP. Les études ont conclu à une impossibilité technique de rouvrir cette passerelle qui a presque 100 ans. Par contre les études de flux menées dans ce cadre ont démontré que le fait de rouvrir l'ancien passage souterrain et de démolir les anciens escaliers reliant les quais A et B à la passerelle historique permet d'améliorer nettement la circulation des flux de voyageurs sur les quais.

Cette réouverture apparaît de plus opportune car le passage souterrain se situe face au nouvel accès en cours de réalisation entre le quai A et la place Pierre Semard dans le cadre du projet d'interconnexion du Grand Paris Express Ligne 18, dont la mise en service est prévue en juillet 2026 .

### 0.3. Inscription du Projet dans les documents de planification et de programmation

Les études d'AVP du projet ont été réalisées dans le cadre du projet de réouverture de la passerelle historique. Il est proposé de lancer les études de niveau PROJET avant fin 2025 puis de lancer les travaux courant 2026, avec si possible une ouverture du passage souterrain avant la mise en service de la ligne M18 prévue en octobre 2026. La démolition des deux anciens escaliers - dépendant de l'obtention d'Interruptions Temporaires de Circulations ferroviaires en week-ends - peut s'envisager courant 2028.

### 0.4. Caractéristiques principales du Projet

Le projet se situe en gare SNCF de Massy Palaiseau, à 91300 Massy, sur les quais A V2/V4 et B V1/V3 et dans le passage souterrain les reliant, y compris selon les besoins du chantier sur les terrains propriétés de la SNCF et de la commune situés à proximité. / ou de la Ville de Massy avoisinants.

Cette gare est un ERP de type GA classé en 5<sup>ème</sup> catégorie et déclarée accessible en juillet 2024.

Le projet sera réalisé en deux phases et comprendra :

- **Phase 1 :**
  - Rénovation et mises aux normes d'accessibilité du passage souterrain reliant les quais A V2/V4 au quai B V1/V3, sans création d'ascenseurs, avec élargissement du quai B côté voie 3.
- **Phase 2 :**
  - Démolition de l'escalier et de la gaine d'ascenseur accolée entre le quai A V2/V4 et la passerelle historique, avec reconstitution de la partie du corps de quai impactée ;
  - Démolition de l'escalier et de sa couverture entre le quai B V1/V3 et la passerelle historique, avec reconstitution de la partie du corps de quai impactée.

Les deux séquences de réalisation comprennent les travaux et prestations suivants :

- **1 / Rénovation du passage souterrain reliant le quai A V2/V4 au quai B V1/V3 avec :**

- Dépose des équipements préexistants obsolètes ou non conformes ; dépose des ouvrages de fermeture et adaptations des garde-corps des trois trémies d'escalier du passage souterrain ;
- Réduction de la largeur des deux escaliers desservant le quai B afin d'élargir le quai coté voie 3 au droit du terminus « arrivée » du T12 (terrassement, contremur, comblement, revêtement de quai, revêtement mural, ...) ;
- Rénovation et mise aux normes d'accessibilité des trois escaliers (double main-courante, bandes d'éveil, nez de marche contrastés, revêtements muraux, etc...) et du passage souterrain en lui-même (revêtement de sol, revêtements muraux, plafond en poutrelles enrobées, ...), compris sujétion de présence d'amiante dans la colle et/ou les joints des carrelages (encapsulage de l'existant ou dépose avec nouveau revêtement mural) ;
- Rénovation, adaptation et mise aux normes de l'éclairage d'ambiance, de l'éclairage et du balisage de sécurité du passage souterrain et de ses escaliers ;
- Complément et adaptation d'écrans d'information voyageur dynamique, de vidéoprotection, de sonorisation, de borne d'alarme et d'information, de balisage sonore, du système de téléopération ainsi que de mobilier de gare et de signalétique.

Compris toutes sujétions de travaux en milieu ferroviaire, de travaux de nuit et de week-end ; installations et protections de chantier.

- **2 / Démolitions de l'escalier fixe et de la gaine de l'ex-ascenseur entre le quai A V2/V4 et la passerelle historique, ainsi que de l'escalier fixe et de sa couverture entre le quai B V1/V3 et la passerelle historique, avec :**

- Dépose des équipements préexistants sur les ouvrages à démolir ;
- Démolition de l'escalier quai A V2/V4 et de la gaine de l'ex-ascenseur accolée, compris protections ad-hoc vis-à-vis de l'infrastructure ferroviaire, compris tri et évacuation en décharge ad-hoc des déblais ; compris sujétion d'accès routier ; compris reconstitution de garde-corps en passerelle historique ;
- Démolition de l'escalier quai B V1/V3 et de sa couverture, compris protections ad-hoc vis-à-vis de l'infrastructure ferroviaire, compris sujétion de tôles et structures métalliques plombées et/ou amiantées, compris tri et évacuation en décharge ad-hoc des déblais ; compris sujétion d'accès rail-route ; compris reconstitution de garde-corps en passerelle historique ;
- Terrassement, reprise de fourreaux et réseaux enterrés, reprise de la forme et du revêtement de type enrobé pour la partie impactée de chacun des deux quais ;
- Compléments et adaptations des réseaux électriques et des éclairages pour la partie impactée de chacun des deux quais (dont mise en œuvre de candélabres) ;
- Compléments et adaptations sur chacun des deux quais – selon nécessité - d'écrans d'information voyageur dynamique, de vidéoprotection, de vidéo-exploitation, de sonorisation, du système de télé-opération, ainsi que de mobilier de gare et de signalétique.

Compris toutes sujétions de travaux en milieu ferroviaire, de travaux de nuit et de week-end ; base vie, installations et protections de chantier.

- **Les deux séquences comprennent les études et prestations suivantes :**

- Maîtrises d'œuvre Générale / Etudes/ Travaux ; y compris missions Ordonnancement – Pilotage - Coordination, Synthèse, Aménagement et Equipement des Quais, Signalétique ;
  - Avec entre autres : Etudes d'Avant-Projet et Projet ; Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) ; Visas des documents d'exécution, Direction de l'exécution des travaux, Réception des travaux.
- Contrôles techniques, Coordination SPS, Recueils de données d'entrée, Communication ;
- Appels d'Offres ou consultations, contractualisation, gestion et management des contrats d'Etudes, Prestations, Fournitures et Travaux ;

- Etudes et procédures d'exécution et de sécurité en milieu ferroviaire ; Prestations de sécurité et logistique ferroviaire en gare ;
- Substitutions routières par bus des lignes C (section Massy - Pont de Rungis), V (Massy – Versailles) et T12 (section Massy – Epinay) selon les ITC obtenues ( non prise en charge par la Région);
- Maîtrise d'ouvrage (conduite et direction d'opération).

Le présent projet ne comprend pas :

- La création d'ascenseurs et d'une couverture de la trémie d'escalier quai A pour le passage souterrain (s'agissant un accès secondaire préexistant à remettre en service) ;
- La création de l'accès Pierre Semard / Quai A (en phase de réalisation pour 2026 via le projet d'interconnexion du Grand Paris Express Ligne 18) ;
- La démolition de la passerelle historique SNCF G&C / RATP (autre projet en phase étude, à réaliser ultérieurement) ;

Et est réputé compatible avec les projets ou intentions suivants :

- Schéma de Référence du pôle de Massy – Palaiseau notifié en mai 2025 ;
- Reconstruction éventuelle d'une deuxième liaison piétonne entre les secteurs Atlantis / Avenue Carnot et Vilmorin / Avenue Raymond Aron (en phase d'étude préliminaire) ;

#### **0.5. Coût d'objectif global du Projet**

Le **coût d'objectif du Projet**, est de **1 940 121€ HT aux conditions économiques de 01/2024, soit 2 114 800€ courants**.

Ce coût couvre pour les phases d'avant-projet, de projet, d'assistance aux contrats de travaux et de réalisation des travaux, les frais suivants :

- prestations de maîtrises d'ouvrage, d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, de recueil de données d'entrée et de maîtrise d'œuvre ;
- travaux préparatoires, installations de chantier, travaux de construction et de démolition, prestations de sécurité et de logistique gare, fournitures ;
- substitutions routières par bus (non prises en charge par la Région),

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

#### **0.6. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2024. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 3 % par an au-delà.

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

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

Non applicable.

Il est convenu ce qui suit :

### **1. Définitions**

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

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

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

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

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

« **Études** » : désigne tous les éléments, quelle qu'en soit 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 2

« **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 économiques de référence retenues pour établir le coût d'objectif, actualisés selon la méthode d'indexation prévue à l'article 0.6.

### **2. Objet de la convention**

La convention a pour objet de:

- définir les modalités de financement des travaux relatifs **aux études et travaux de réouverture du passage souterrain, de démolition de l'escalier quai B de la passerelle historique, de l'escalier et du monte-charges quai A de la passerelle historique** ;
- préciser les conditions de suivi et de réalisation des travaux relatifs au projet de désaturation des quais A et B dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties

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

**« Massy Palaiseau –Désaturation des quais A et B – AVP – PRO - REA 1 ».**

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

La convention couvre l'ensemble des coûts des études d'avant-projet, de projet ainsi que les travaux de désaturation des quais A et B de la gare de Massy Palaiseau dont le programme est listé ci-avant.

## **2.2. Délais de réalisation**

Le maître d'ouvrage s'engage à achever les travaux du périmètre conventionnel dans un délai de 48 mois à partir de la notification de la convention.

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

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

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

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

À 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, 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.

### **3.2. La maîtrise d'ouvrage**

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

La responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

**SNCF Gares et Connexions** est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2 de la présente convention.

La maîtrise d'ouvrage sera assurée par la Direction Exécutive des Gares d'Ile de France, via sa Direction du Développement des Gares des lignes C sud et V.

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

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

la réalisation des travaux et des études PRO du périmètre conventionnel

- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.2 ;
- le respect de l'échéancier d'appels de fonds visé en Annexe 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.

#### **3.2.3.1 Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement**

L'État et la Région attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les maîtres d'ouvrage de l'Opération dans la conduite du présent projet, à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Une attention particulière est portée :

- aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux travaux et à l'installation des chantiers, en fixant des objectifs "minimaux" de performance à atteindre, et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire ;
- à la réduction de l'exposition des riverains, des personnels de chantier et des usagers de la gare, aux nuisances générées par les chantiers. Les maîtres d'ouvrage veillent à encadrer l'élaboration et la mise en œuvre de l'Opération par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation ;
- à la prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment le schéma régional de cohérence écologique ;
- aux mesures que les maîtres d'ouvrage prévoient ou mettent en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Ils précisent les mesures environnementales intégrées ou prévues dans le cadre des études de conception du projet, de l'élaboration et de la conclusion des marchés de travaux, et de leur réalisation. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : bilan carbone intégré aux études de niveau PRO, utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.) ;
- à l'utilisation d'éco-matériaux, au réemploi sur site et à la valorisation des déblais et déchets (recours à l'utilisation de matériaux biosourcés, recherche d'économies d'énergie, utilisation d'énergies renouvelables...) ;
- à la réduction des déchets et à l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire qui est une priorité francilienne et qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, selon les recommandations du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

Pour les projets ferroviaires du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le rapport environnemental préconise, en matière d'énergie, de privilégier les sources d'électricité bas-carbone pour l'électrification des lignes. Il rappelle aussi que « la mise en œuvre du contrat de plan se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France). »

### 3.3. Les financeurs

#### 3.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- SNCF G&C.

#### 3.3.2. 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 2.1 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 4.3.

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

### 4.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 1 940 121 € HT constants aux CE 01/2024, soit **2 114 800 € HT euros courants**.

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

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.

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

Le maître d'ouvrage fourni une estimation en euros constants CE 01/2024 HT des postes nécessaires pour mener à bien cette étape de l'Opération :

| Postes                                  | TOTAL              | AVP             | PRO             | REA                |
|---|--------------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| Montant Brut Prévisionnel (MBP)         | 1 127 448 €        |                 |                 | 1 127 448 €        |
| <i>Rénovation du PASO</i>               | 509 448 €          |                 |                 | 509 448 €          |
| <i>Démol escaliers + monte-charges</i>  | 326 000 €          |                 |                 | 326 000 €          |
| <i>Sécurité et logistique (SLG)</i>     | 292 000 €          |                 |                 | 292 000 €          |
| Provision pour risque                   | 169 117 €          |                 |                 | 169 117 €          |
| MOE                                     | 233 382 €          | 32 673 €        | 60 679 €        | 140 029 €          |
| Assistance maîtrise d'ouvrage (AMO)     | 53 548 €           | 7 497 €         | 13 923 €        | 32 129 €           |
| Recueil des données d'entrée (RDE)      | 40 727 €           | 40 727 €        |                 |                    |
| MOA                                     | 45 898 €           | 6 426 €         | 11 934 €        | 27 539 €           |
| BUS (non financés par la Région)        | 270 000 €          |                 |                 | 270 000 €          |
| <b>TOTAL avec bus, aux CE 01 / 2024</b> | <b>1 940 121 €</b> | <b>87 323 €</b> | <b>86 535 €</b> | <b>1 766 263 €</b> |

Soit en euros courants HT par poste :

| Désaturation des quais A et B |  |                                       |
|-------------------------------|--|---------------------------------------|
| Bénéficiaires                 | Poste de dépenses                                | Estimation des Coûts en € HT courants |
| SNCF Gares et Connexions      | AVP  | 88 720 €                              |
|                               | PRO  | 90 558 €                              |
|                               | REA  | 1 665 522 €                           |
|                               | Bus de Substitution (non financés par la Région) | 270 000€                              |
|                               | <b>TOTAL</b>                                     | <b>2 114 800 €</b>                    |

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

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

#### 4.3. Plan et clés de financement

##### 4.3.1 Plan de financement des travaux (hors substitutions routières)

| désaturation des quais A et B de la gare de Massy Palaiseau |           |             |           |             |
|---|-----------|-------------|-----------|-------------|
| Clés de financement   |           |             |           |             |
|   | Etat      | Région IdF  | SNCF G&C  | Total       |
| SNCF Gares et Connexions                                    | 273 330 € | 1 110 270 € | 461 200 € | 1 844 800 € |
|   | 14,82 %   | 60,18 %     | 25 %      | 100 %       |

##### 4.3.2 Plan de financement des substitutions routières

| Substitutions routières  |          |            |          |          |
|--------------------------|----------|------------|----------|----------|
| Clés de financement      |          |            |          |          |
|                          | Etat     | Région IdF | SNCF G&C | Total    |
| SNCF Gares et Connexions | 202 500€ | 0 €        | 67 500 € | 270 000€ |
|                          | 75 %     | 0%         | 25 %     | 100 %    |

#### **4.4. Modalités de paiement**

##### **4.4.1. Échéancier 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 transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 9. En l'absence de la transmission d'un échéancier mis à jour, les financeurs se réservent le droit de limiter leurs versements aux montants annuels inscrits dans le dernier échéancier mis à jour transmis.

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

##### **4.4.2. 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 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquelles 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 :

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

La demande de versement des acomptes comprendra 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 (comptabilisés pour RATP et SNCF Réseau) au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 4.3.

###### *4.4.2.2. 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 4.2 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 à l'article 4.3.

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

###### *4.4.2.3. Plafonnement des acomptes*

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales 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.

#### 4.4.3. Versement du solde

##### *4.4.3.1. Demande de versement du solde auprès de la Région Ile de France :*

Après achèvement des travaux couverts par la convention et sans préjudice du paragraphe 4.4.2 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.Cet état récapitulatif des paiements 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. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 4.4.2.

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

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

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

##### *4.4.3.2. 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 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.

#### 4.4.4. 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 4.4.2, 4.4.3 et à l'article 4.5 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.

#### 4.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

- SNCF Gares et Connexions sur le compte ouvert au nom « SNCF Gares et Connexions », dont le RIB est le suivant :

| Code banque | Code guichet | N° compte   | Clé |
|-------------|--------------|-------------|-----|
| 30004       | 01328        | 00013903694 | 04  |

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

|                          | Adresse de facturation                                   | Nom du service   |
|--------------------------|--|--|
| État                     | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60 | DRIEAT – SPOT – UBSF<br><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<br>93400 SAINT-OUEN SUR SEINE          | Pôle Finances – Direction de la comptabilité<br><a href="mailto:depot.subvention@iledefrance.fr">depot.subvention@iledefrance.fr</a>     |
| SNCF Gares et Connexions | 16 avenue d'Ivry, 75 634<br>PARIS CEDEX 13               | DEPARTEMENT COMPTABILITE<br>Fatoumata DIALLO<br><a href="mailto:fatoumata.diallo@sncf.fr">fatoumata.diallo@sncf.fr</a><br>01 80 50 94 38 |

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.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 : « [depot.subvention@iledefrance.fr](mailto:depot.subvention@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

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.

#### **4.5. Caducité des subventions**

##### **4.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région**

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

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

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

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

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

##### **4.5.2. 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.

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

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

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

2° Si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues au sens du III de l'article 10 du code de la commande publique ;

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.

#### **4.6. 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 toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

### **5. Gestion des écarts**

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

Les écarts sont examinés par comparaison entre le coût final justifié par le maître d'ouvrage ramené en euros constants sur la base de l'indice TP01 et le coût d'objectif du projet fixé en euros constants, conformément à l'AVP. Le respect du coût d'objectif est calculé par l'application d'une désactualisation selon l'indice réel du mois de facturation.

#### **5.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant du périmètre conventionnel défini à l'article 4.1, 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.

#### **5.2. En cas de dépassement du coût de l'Opération**

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 9.2) 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.

### **6. 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), entraînant un décalage de la mise en service, ou un dépassement du coût d'objectif, peut conduire à la réalisation d'un avant-projet modificatif, approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications significatives du programme de l'Opération, précisé notamment à l'article 2.1 de la Convention, il transmet à Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications

projetées. Il doit veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières, y compris sur les échéanciers d'appels de fonds. Au vu de l'ensemble de ces éléments, Île-de-France Mobilités valide les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou apprécie l'opportunité d'une saisine du comité de pilotage ainsi que la nécessité de réaliser un avant-projet modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

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

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par le(s) maître(s) d'ouvrage, sur son périmètre/leurs périmètres respectifs, de demandes, de l'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.

## **7. Modalités de contrôle**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **8. Modalités d'audit**

La Région se réserve le droit de faire conduire un audit à l'issue des 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.

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

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

### **9.1. Le comité de pilotage**

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

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

Il se réunit autant 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.

### **9.2. Le comité des financeurs**

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

A l'initiative de l'AOM, le comité se réunit au moins deux (2) fois par an en séance ordinaire.

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

Le(s) maître(s) d'ouvrage établi(ssen)t un compte-rendu de l'exécution de ses missions et des différentes analyses. Ce compte-rendu est analysé par l'AOM et fait l'objet d'un avis transmis par ce dernier aux financeurs.

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

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

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

- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais.

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

- de toutes évolutions significatives dans les perspectives prévisionnelles de l'appel de fonds 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 du Projet.

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

## **10. 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 le Projet, après validation en comité.

Le maître d'ouvrage transmette 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 du Projet.

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

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

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

Les financeurs et Île-de-France Mobilités s'engagent à respecter la confidentialité des documents transmis conformément à l'article 12.

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

## 11. Confidentialité

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou techniques listées ci-après sont qualifiées de confidentielles :

Tous les documents et informations répondant à cette définition sont considérés comme confidentiels. L'absence de mention « confidentiel » portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

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

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

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

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « **Massy Palaiseau – Désaturation des quais A et B – AVP – PRO - REA 1** » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par le maître d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

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

## **13. Dispositions générales**

### **13.1. 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 4.4.5 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.

### **13.2. 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.

### **13.3. 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 procèdent à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop- perçu auprès des financeurs au prorata de leur participation.

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

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

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 4.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 4.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 13.3.

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

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

Conformément aux dispositions de l'article 5 du décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, la date de prise en compte des dépenses par l'État court à compter de la date de réception par l'État du dossier de demande de subvention.

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour l'État,**

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour la Région Île-de-France,**

**Valérie PÉCRESSE**

Présidente du Conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour SNCF Gares et Connexions,**

**Alain QUINET**  
Directeur Général par intérim

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

|                                 | <b>2025</b>      | <b>2026</b>      | <b>2027</b>      | <b>2028</b>        | <b>Total</b>       |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Etat</b>                     | 40337 €          | 145 150 €        | 45 360 €         | 244 983 €          | <b>475 830 €</b>   |
| <b>Région Île-de-France</b>     | 94 121 €         | 338 684 €        | 105 839 €        | 571 626 €          | <b>1 110 270 €</b> |
| <b>SNCF Gares et Connexions</b> | 44 819 €         | 161 278 €        | 50 399 €         | 272 204 €          | <b>528 700 €</b>   |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>179 277 €</b> | <b>645 112 €</b> | <b>201 598 €</b> | <b>1 088 813 €</b> | <b>2 114 800 €</b> |

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

|                          | 2025 |    | 2026 |    |    |    | 2027 |    |    |    | 2028 |    |    |    |
|--------------------------|------|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|
|                          | T3   | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 | T1   | T2 | T3 | T4 |
| PRO                      |      |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| DCE                      |      |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| ACT PASO                 |      |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| REA PASO                 |      |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| REA DEMOL ESCALIERS + MC |      |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |

## **Annexe 5 : Convention Pôle de Massy-Palaiseau (Etude nouvel ouvrage)**

2025

## Pôle de Massy-Palaiseau

Convention de financement relative  
aux études d'opportunité et de  
faisabilité d'un nouvel ouvrage sur le  
pôle de Massy-Palaiseau

Convention n° 25D33957



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**PARIS  
SACLAY**   
Communauté d'agglomération



## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Table des matières .....  | 2  |
| 0. Préambule .....  | 6  |
| 0.1. Modalités d'actualisation .....  | 6  |
| 1. Définitions .....  | 7  |
| 2. Objet de la convention.....  | 7  |
| 3. Description et modalités de réalisation des études .....   | 7  |
| 3.1. Une étude de flux à l'échelle du pôle de Massy,.....   | 7  |
| 3.1.1. Délais .....   | 8  |
| 3.2. Une étude exploratoire des conditions de réalisation d'un nouvel ouvrage et de démolition de la passerelle historique. ....        | 8  |
| 3.2.1. Définition et dimensionnement du futur ouvrage .....   | 9  |
| 3.2.2. Intégrer la composante ITC dans une approche partenariale pour anticiper des scénarii temporels différents.....                  | 9  |
| 3.2.3. Démolition de la passerelle historique.....  | 10 |
| 3.2.4. Délais .....   | 10 |
| 4. Rôles et engagements des parties.....  | 11 |
| 4.1. L'autorité organisatrice de la mobilité .....  | 11 |
| 4.2. La maîtrise d'ouvrage.....   | 11 |
| 4.2.1. Identification et périmètre du maître d'ouvrage .....  | 11 |
| 4.2.2. Engagements du maître d'ouvrage.....   | 11 |
| 4.2.3. Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement .....   | 11 |
| 4.3. Les financeurs .....   | 12 |
| 4.3.1. Identification.....  | 12 |
| 4.3.2. Engagements.....   | 13 |
| 5. Modalités de financement et de paiement.....   | 13 |
| 5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel.....   | 13 |
| 5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....   | 13 |
| 5.3. Plan de financement .....  | 13 |
| 5.4. Modalités de paiement .....  | 14 |
| 5.4.1. Échéancier des appels de fonds.....  | 14 |
| 5.4.2. Versement d'acomptes .....   | 14 |
| 5.4.3. Versement du solde .....   | 15 |
| 5.4.4. Paiement.....  | 16 |
| 5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation .....  | 16 |
| 5.5. Caducité des subventions .....   | 17 |
| 5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....   | 17 |
| 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..... | 18 |
| 5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....  | 18 |
| 5.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de l'Agglomération.....   | 18 |

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 5.5.5.     | Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la Ville ..... | 18 |
| 5.6.       | Comptabilité du bénéficiaire .....                                       | 18 |
| 6.         | Gestion des écarts .....   | 19 |
| 7.         | Modalités de contrôle .....  | 19 |
| 7.1.       | Par les financeurs .....   | 19 |
| 7.2.       | Par Île-de-France Mobilités .....  | 19 |
| 7.3.       | Intervention d'experts .....   | 19 |
| 8.         | Organisation et suivi de la convention .....                             | 19 |
| 8.1.       | Le comité de pilotage .....  | 19 |
| 8.2.       | Le comité des financeurs .....   | 20 |
| 8.3.       | Le comité technique .....  | 20 |
| 8.4.       | L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....        | 21 |
| 8.5.       | Suivi de la communication institutionnelle .....                         | 21 |
| 9.         | Diffusion des études et propriété intellectuelle .....                   | 21 |
| 10.        | Confidentialité .....  | 22 |
| 11.        | Dispositions générales .....   | 22 |
| 11.1.      | Modification de la convention .....                                      | 22 |
| 11.2.      | Règlement des litiges .....  | 22 |
| 11.3.      | Résiliation de la convention .....                                       | 22 |
| 11.4.      | Date d'effet et durée de la convention .....                             | 23 |
| 11.5.      | Date d'éligibilité des dépenses .....                                    | 23 |
| ANNEXES    | .....  | 29 |
| Annexe 1 : | Échéancier prévisionnel des appels de fonds (k€) .....                   | 30 |
| Annexe 2 : | Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations .....             | 31 |

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, Madame Valérie PECRESSE, dûment mandatée par la délibération n°CP2025-211 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 25 septembre 2025,
- **La communauté d'agglomération Paris-Saclay**, établissement public de coopération intercommunale, représentée par son président Grégoire DE LASTEYRIE, ci-après désignée par « l'Agglomération » dûment mandaté par délibération n° \_\_\_\_\_ en date du conseil communautaire du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_,
- **La ville de Massy**, collectivité territoriale, dont le siège se situe à l'Hôtel de Ville de Massy, au 1 avenue du Général de Gaulle 91300 Massy, représentée par son maire Nicolas SAMSOEN, ci-après désignée par « la Ville », dûment habilité à cet effet par une délibération en date du 25 mai 2020 et par la délibération du Conseil Municipal en date du \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ autorisant la signature de cette convention.
- **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 Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_

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

**Et en deuxième 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 Monsieur Laurent PROBST en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes par délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n° \_\_\_\_\_

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

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

## Visas

**VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;

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

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

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

**VU** le code de la commande publique

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

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

**VU** la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

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

**VU** la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 relative aux diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

**VU** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

**VU** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France ;

**VU** la délibération n° CP2025-211 du 25 septembre 2025 du conseil régional approuvant la présente convention ;

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

## 0. Préambule

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

Conformément aux engagements pris en 2024, Île-de-France Mobilités et la Société des Grands Projets, en lien avec la SNCF et la RATP, ont engagé des études approfondies pour préparer la réouverture de l'ancienne passerelle du pôle gare de Massy-Palaiseau (une passerelle plus récente, le « Lien » est ouverte depuis 2012).

Les études techniques détaillées ont mis en évidence une dégradation de la structure de la passerelle très supérieure à ce qui était attendu : la passerelle historique pourrait certes être confortée pour environ 15 M€ mais son état général reste fragile avec une « espérance de solidité » de seulement 15 ans. La réouverture de cette passerelle historique n'apparaît donc pas comme apportant une réponse à long terme pour le fonctionnement du pôle de Massy-Palaiseau.

Avec l'arrivée récente du nouveau tramway T12 et la mise en service de la ligne V Massy-Versailles, le fonctionnement du pôle, hub multimodal stratégique pour l'ensemble du Sud Francilien, a ainsi fortement évolué et continuera à se transformer avec l'arrivée de la future ligne de métro 18. Son bon fonctionnement est un enjeu majeur, tant pour les habitants que pour le développement économique, non seulement du pôle économique de Massy, mais de l'ensemble du Nord Essonne, autour du site d'excellence du Plateau de Saclay. Ces enjeux ont justifié que le pôle de Massy-Palaiseau soit intégré au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) afin de porter une vision d'ensemble sur son fonctionnement et construire les solutions les plus adaptées pour améliorer son fonctionnement pour le confort des usagers.

Dans ce contexte, en avril 2025, la Présidente de Région a demandé à Île-de-France Mobilités d'engager une réflexion sur le pôle gare de Massy-Palaiseau, en commençant par une première étude sur la projection des flux de voyageurs à l'horizon 2035. Cette première étude permettra de garantir des parcours fluides et confortables pour les usagers du pôle-gare de Massy-Palaiseau et d'étudier en parallèle de manière exploratoire les solutions techniques et ouvrages qui seraient nécessaires pour gérer les flux du pôle qui sont aujourd'hui concentrés sur la passerelle le « Lien » ouverte en 2012. Les études seront financées par l'Etat (15%), la Région (35%), la communauté d'agglomération Paris-Saclay (20%) et la Ville de Massy (5 %).

La présente convention permet donc de lancer des études permettant d'éclairer l'opportunité et la faisabilité d'un nouvel ouvrage sur le pôle de Massy-Palaiseau, à hauteur de 1 095 000 € HT courants non actualisables.

### 0.1. Modalités d'actualisation

S'agissant d'une convention d'études, il n'est pas prévu de modalités d'actualisation.

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

Il est convenu ce qui suit :

## 1. Définitions

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

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

« **Opération** » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

Un Projet comporte donc plusieurs Opérations.

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

« **Études** » : désigne tous les éléments, quels qu'en soit la forme, la nature et le support, qui ont permis de réaliser les « Résultats des Études », dont l'objet et le contenu sont décrits dans la présente convention à l'article 2 ;

« **Résultats des Études** » : désigne les Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et/ou les Schémas de Principe, et/ou les études d'avant-projet (AVP), réalisés par le maître d'ouvrage, comme définis dans les annexes de la délibération n°2011/0631 et qui seront présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités.

## 2. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les conditions et modalités de financement des études objet de la présente convention ;
- préciser le contenu et les conditions de suivi de ces Études dans le respect du calendrier général de l'opération ;
- définir les documents à remettre aux Parties

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

« **Pôle de Massy-Palaiseau – Etudes d'opportunité et de faisabilité d'un nouvel ouvrage sur le pôle de Massy-Palaiseau** »

## 3. Description et modalités de réalisation des études

Les études porteront sur :

- Une étude de flux à l'échelle du pôle de Massy permettant d'éclairer les besoins auxquels devrait répondre un nouvel ouvrage,
- Une étude exploratoire des conditions de réalisation d'un nouvel ouvrage, y compris les études exploratoires des conditions de démolition de la passerelle historique.

### 3.1. Une étude de flux à l'échelle du pôle de Massy.

Depuis 2019, le pôle de Massy connaît une attractivité croissante, portée notamment par la mise en service du T12 et de la ligne V. Cette dynamique sera renforcée par l'ouverture complète de la gare routière Atlantis prévue courant 2025, ainsi que par l'arrivée de la ligne M18 en 2026.

Une nouvelle étude de flux, fondée sur une matrice d'interconnexion actualisée à l'horizon 2035 (H2035), est donc indispensable pour :

- Vérifier le bon fonctionnement futur du pôle dans son ensemble.

- Appuyer les décisions stratégiques, notamment sur la pertinence ou non de construire un nouvel ouvrage de franchissement en complément du Lien.

Plusieurs scénarii seront étudiés, avec le Lien uniquement (sans nouvel ouvrage) et avec nouvel ouvrage.

Cette étude est cruciale, quel que soit le scénario retenu, y compris en cas de réalisation d'un nouvel ouvrage. Elle constitue la base de référence pour évaluer les flux futurs et, par conséquent, pour envisager le cas échéant la définition et le dimensionnement d'un nouvel ouvrage dans le cadre d'une étude exploratoire à mener.

Elle sera conduite dans un cadre partenarial entre Île-de-France Mobilités, la RATP et la SNCF, selon les étapes suivantes :

1. Collecte et consolidation des données de comptage existantes, complétées si nécessaire par de nouveaux comptages sur les périmètres SNCF, RATP et gare routière.
2. Élaboration de la matrice de référence H2035, intégrant les flux interconnectés à l'échelle du pôle. Les comptages nécessaires à cette étape (RER C, ligne V, T12) seront disponibles à partir de mars 2026.
3. Analyse de flux globale, à l'échelle du pôle avec et sans un nouvel ouvrage (plusieurs scénarii). Chaque opérateur (SNCF et RATP) réalisera une analyse sur son périmètre, sur la base de la matrice H2035. La RATP assurera ensuite la consolidation des résultats pour produire une étude unique, exhaustive et conforme aux exigences définies.
4. Restitution des résultats et formulation des conclusions, en appui aux décisions à venir.

### 3.1.1. Délais

La restitution des résultats est prévue pour novembre 2026. Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objets de la convention figure en Annexe 2.

Un travail de consolidation approfondi devra être mené au démarrage afin de fiabiliser les échéances indiquées, notamment en ce qui concerne les délais RATP, qui restent à préciser. Cette étape est indispensable pour garantir la robustesse et la cohérence globale du calendrier.

L'objectif ambitieux fixé est de pouvoir disposer des résultats de l'étude de flux globale en amont de la mise en service de la ligne M18, prévue à l'automne 2026. Afin de pouvoir y répondre, un dispositif de suivi structuré sera mis en place tout au long de l'étude afin d'assurer une coordination optimale et une compréhension partagée des enjeux.

Plusieurs temps d'échange entre les partenaires Île-de-France Mobilités, la RATP et la SNCF seront mis en place afin de permettre :

- de valider les différentes étapes clés de l'étude,
- d'ajuster les orientations méthodologiques si nécessaire,
- de garantir une appropriation progressive des travaux par l'ensemble des parties prenantes,
- et d'identifier collectivement les leviers permettant de fiabiliser et, dans la mesure du possible, d'optimiser le calendrier de l'étude.

### **3.2. Une étude exploratoire des conditions de réalisation d'un nouvel ouvrage et de démolition de la passerelle historique.**

Le pôle de Massy connaît actuellement une forte attractivité, avec une hausse de plus de 40 % de la fréquentation du RER B à Massy-Palaiseau entre 2014 et 2019, renforcée par l'arrivée du T12 et de la ligne V.

Dans ce contexte, la mise en service de la ligne M18, prévue à l'automne 2026, pourrait engendrer une saturation du pôle dans son état actuel (1 seule traversée, le Lien) et compromettre son bon fonctionnement à partir de l'automne 2026.

L'étude de flux à l'échelle du pôle (SNCF, RATP, M18 et gares routières) permettra d'identifier et de calibrer les besoins (quel(s) trajet(s) et pour combien d'usagers) avant d'envisager le cas échéant la

définition et le dimensionnement d'un nouvel ouvrage dans le cadre d'une étude exploratoire à mener idéalement dans un second temps.

Cependant, les résultats de cette étude de flux ne sont pas attendus avant la mise en service de la ligne M18. C'est pourquoi, la réalisation de l'étude exploratoire d'un nouvel ouvrage sera réalisée en parallèle de l'étude de flux. Cette anticipation vise à pouvoir disposer de premiers éléments de réponse face aux éventuelles difficultés qui seraient susceptibles d'émerger sur le site dès la mise en service du M18, et ainsi favoriser une réactivité et une efficacité accrues des décideurs, le cas échéant.

### 3.2.1. Définition et dimensionnement du futur ouvrage

En l'absence des conclusions de l'étude de flux, l'étude exploratoire devra donc s'appuyer sur des hypothèses préalables pour définir et dimensionner le futur ouvrage. Plusieurs scénarii seront donc à étudiés.

Cette étude sera confiée à un bureau d'études externe « intégrateur », missionné par Île-de-France Mobilités (IDFM). Ce bureau proposera les différents scénarios, en s'appuyant sur les contributions des gestionnaires et exploitants (SNCF, RATP, SGP), avec une forte implication de la RATP et la mobilisation de ses études internes.

L'étude sera conduite dans un cadre partenarial entre le bureau d'études externe, Île-de-France Mobilités, la RATP, la SNCF et la SGP, selon les étapes suivantes :

1. Lancement d'investigations complémentaires si nécessaire par SNCF et RATP ;
2. Recueil des données d'entrée notamment études précédentes menées par SGP, SNCF et RATP ;
3. Études techniques de niveau études d'opportunité et faisabilité, et définition des enjeux ;
4. Réalisation d'un préprogramme, d'une faisabilité et d'une analyse Multicritères des scénarios de programmation, et des impacts du projet. Scénarii envisagés en l'état : traversée totale, traversée partielle, aérien, souterrain ;
5. Premier chiffrage, planification du projet, et analyse des risques et opportunités. Prenant en compte les ITC ;
6. Réalisation de vues d'insertion du projet ;

### 3.2.2. Intégrer la composante ITC dans une approche partenariale pour anticiper des scénarii temporels différents

Au-delà du choix des hypothèses liées à la définition et au dimensionnement d'un éventuel nouvel ouvrage, l'un des enjeux majeurs réside dans la capacité de l'étude exploratoire à fournir des réponses pertinentes et adaptées aux problématiques de fonctionnement du pôle, susceptibles d'émerger à différentes échéances temporelles.

En effet, la nature et l'urgence des réponses à apporter dépendront fortement du moment où ces dysfonctionnements pourraient apparaître. Un problème survenant dès la mise en service de la ligne 18 (2026/2027) nécessitera des mesures rapides et opérationnelles. À l'inverse, des difficultés apparaissant à un horizon plus lointain, comme 2035, permettront d'envisager une réponse plus stratégique, intégrée aux dynamiques d'aménagement du territoire.

Dans ce contexte, l'étude devra non seulement explorer différents scénarios d'aménagement, mais aussi intégrer une capacité d'adaptation temporelle, afin de répondre efficacement à des problématiques différenciées dans le temps. Cela implique une attention particulière aux modalités de réalisation en site exploité, notamment en ce qui concerne les interruptions temporaires de circulation (ITC), qui constituent un levier clé mais contraint.

Deux scénarios temporels sont à considérer :

- **Scénario 1 – dit « idéal »** : Aucun dysfonctionnement de flux majeur n'est constaté sur le pôle à l'issue de la mise en service de la ligne 18 et l'étude de flux confirme le besoin d'un nouvel ouvrage de franchissement à un horizon plus lointain. Un scénario de faisabilité est à élaborer dans un calendrier « confortable » permettant de réduire les coûts et les impacts sur l'exploitation.

- **Scénario 2 – dit « rapide »** : Des tensions sur les flux sont observées et confirmées par l'étude de flux sur le pôle dès la mise en service du M18. Un scénario de faisabilité est à anticiper en réponse à cette situation pour déployer une solution dans un calendrier optimisé en évaluant les impacts sur les coûts et les contraintes déportées sur l'exploitation. Ce second scénario, pourra être considéré comme un scénario transitoire et ne devra pas obérer la mise en place ultérieure du scénario dit « idéal » à terme.

Dans ce second scénario, les ITC deviennent un facteur clef. Leur durée est généralement très limitée (48 heures maximum), en raison de la proximité d'infrastructures stratégiques. Toutefois, des fenêtres plus longues ont pu être observées, notamment en période estivale, ce qui constitue une opportunité à explorer.

Pour répondre à ces enjeux, l'étude intégrera une concertation étroite avec les gestionnaires d'infrastructure (SNCF, RATP) afin d'identifier collectivement les marges de manœuvre possibles. L'objectif est d'optimiser le calendrier des ITC disponibles et de construire des scénarios de réalisation réalistes, notamment dans le cas du scénario 2.

### 3.2.3. Démolition de la passerelle historique

Bien que la démolition de la passerelle historique relève de la responsabilité de son gestionnaire, il est essentiel d'intégrer cette dimension dans le cadre de l'étude exploratoire d'un éventuel nouvel ouvrage. En effet, il est fortement probable que l'implantation la plus pertinente d'un potentiel nouvel ouvrage coïncide avec l'emplacement actuel de la passerelle existante. À ce titre, une étude exploratoire de la démolition de la passerelle historique doit également être menée dans le cadre de cette étude exploratoire d'un éventuel nouvel ouvrage.

Cette démarche devra être conduite en étroite coordination par les gestionnaires d'infrastructure, à savoir la SNCF (chef de file) et la RATP, qui auront la charge d'évaluer les impacts potentiels de cette démolition sur l'exploitation ferroviaire. Une première approche consistera à analyser les conséquences sur la continuité du service, notamment en lien avec les interruptions temporaires de circulation (ITC), qui pourraient être mobilisées dans ce cadre.

L'intégration de cette problématique dès la phase exploratoire permettra d'assurer une cohérence globale entre la déconstruction de l'existant et la conception du futur ouvrage, tout en garantissant la faisabilité opérationnelle dans un environnement contraint.

### 3.2.4. Délais

La restitution des résultats est prévue pour novembre 2026. Le calendrier prévisionnel de réalisation des études objets de la convention figure en Annexe 2.

Un travail de consolidation approfondi devra être mené au démarrage afin de fiabiliser les échéances indiquées, notamment en ce qui concerne les délais RATP, qui restent à préciser. Cette étape est indispensable pour garantir la robustesse et la cohérence globale du calendrier.

L'objectif ambitieux fixé est de pouvoir disposer des résultats de l'étude exploratoire en amont de la mise en service de la ligne M18, prévue à l'automne 2026. Afin de pouvoir y répondre, un dispositif de suivi structuré sera mis en place tout au long de l'étude afin d'assurer une coordination optimale et une compréhension partagée des enjeux.

Plusieurs temps d'échange entre les partenaires Île-de-France Mobilités, la RATP et la SNCF seront mis en place afin de permettre :

- de valider les différentes étapes clés de l'étude,
- d'ajuster les orientations méthodologiques si nécessaire,
- de garantir une appropriation progressive des travaux par l'ensemble des parties prenantes,
- et d'identifier collectivement les leviers permettant de fiabiliser et, dans la mesure du possible, d'optimiser le calendrier de l'étude.

## 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.

À 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, 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 responsabilité des maîtres d'ouvrage est définie conformément aux articles L.2410-1 et suivants du Code de la commande publique.

**Île-de-France Mobilités** est désigné maître d'ouvrage de l'Opération dont le contenu est décrit à l'article 2 de la présente convention.

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

Le maître d'ouvrage s'engage sur :

- la réalisation des études du périmètre conventionnel
- le respect du coût du périmètre conventionnel ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 3.1.1 ;
- 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 les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais.

#### 4.2.3. Obligations des maîtres d'ouvrage en matière de respect de l'environnement

L'État et la Région attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider les maîtres d'ouvrage de l'Opération dans la conduite du présent projet, à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Une attention particulière est portée :

- aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux travaux et à l'installation des chantiers, en fixant des objectifs "minimaux" de performance à atteindre, et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire ;
- à la réduction de l'exposition des riverains, des personnels de chantier et des usagers de la gare, aux nuisances générées par les chantiers. Les maîtres d'ouvrage veillent à encadrer

l'élaboration et la mise en œuvre de l'Opération par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation ;

- à la prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment le schéma régional de cohérence écologique ;
- aux mesures que les maîtres d'ouvrage prévoient ou mettent en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. Ils précisent les mesures environnementales intégrées ou prévues dans le cadre des études de conception du projet, de l'élaboration et de la conclusion des marchés de travaux, et de leur réalisation. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : bilan carbone intégré aux études de niveau PRO, utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.) ;
- à l'utilisation d'éco-matériaux, au réemploi sur site et à la valorisation des déblais et déchets (recours à l'utilisation de matériaux biosourcés, recherche d'économies d'énergie, utilisation d'énergies renouvelables...) ;
- à la réduction des déchets et à l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire qui est une priorité francilienne et qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, selon les recommandations du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux.

Pour les projets ferroviaires du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le rapport environnemental préconise, en matière d'énergie, de privilégier les sources d'électricité bas-carbone pour l'électrification des lignes. Il rappelle aussi que « la mise en œuvre du contrat de plan se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014
- les référentiels propres à la région Île-de-France
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France). »

### **4.3. Les financeurs**

#### **4.3.1. Identification**

Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État (15%) ;
- la région Île-de-France (35%) ;
- Île-de-France Mobilités (25%)
- la communauté d'agglomération de Paris-Saclay (20%)
- la ville de Massy (5%)

#### 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 dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.3.

## 5. Modalités de financement et de paiement

### 5.1. Estimation du coût du Périmètre conventionnel

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 1 095 000 € HT.

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

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.

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

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

| Etudes de flux et exploratrices d'un nouvel ouvrage - pôle de Massy-Palaiseau |   |                              |
|---|---|------------------------------|
| Bénéficiaires   | Poste de dépenses                               | Estimation des Coûts en € HT |
| Ile-de-France Mobilités   | Etude de Flux à l'échelle du pôle               | 190 000 €                    |
|   | Etude de démolition de la passerelle historique | 160 000 €                    |
|   | Etude exploratoire d'un nouvel ouvrage          | 745 000 €                    |
|   | <b>Total</b>                                    | <b>1 095 000 €</b>           |

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

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

### 5.3. Plan de financement

| Etudes de flux et exploratrices d'un nouvel ouvrage - pôle de Massy-Palaiseau |      |        |                            |       |                         |       |
|---|------|--------|----------------------------|-------|-------------------------|-------|
| 1 095 000 € HT  |      |        |                            |       |                         |       |
| Clés de financement   |      |        |                            |       |                         |       |
|   | Etat | Région | Agglomération Paris-Saclay | Ville | Ile-de-France Mobilités | Total |

|                                |          |          |          |         |          |            |
|--------------------------------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|
| <b>Ile-de-France Mobilités</b> | 164 250€ | 383 250€ | 219 000€ | 54 750€ | 273 750€ | 1 095 000€ |
|                                | 15%      | 35%      | 20%      | 5%      | 25%      | 100 %      |

#### **5.4. Modalités de paiement**

##### **5.4.1. Échéancier 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 transmette une version mise à jour de cette annexe au comité des financeurs, tel que défini à l'article 8. 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 2 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la convention de rattachement et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquelles 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 :**

La demande de versement des acomptes comprendra 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.

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

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

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

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

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

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 de l'Agglomération

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations,

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

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

#### 5.4.2.4. Demande de versement des acomptes auprès de la ville

- l'état récapitulatif des montants des acomptes déjà perçus au titre de la convention ;
- l'état détaillé des factures acquittées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la date et la référence des factures, leur date d'acquittement et leur montant, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations,

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

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

#### 5.4.2.5. Plafonnement des acomptes

Pour la Région, le cumul des acomptes ne peut excéder 80% du montant de la subvention. Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'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.  
Cet état récapitulatif des paiements 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. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
- Le versement du solde est conditionné par un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.4.2.

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

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

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

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

Conformément aux dispositions de l'article 13 du décret n° 2018-514 du 25 juin relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, le bénéficiaire adresse dans un délai de douze mois à compter de la date prévisionnelle d'achèvement de l'opération mentionné dans la décision attributive éventuellement modifiée :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et 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, 5.43 et 5.5 de la présente convention .

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

#### 5.4.5. Bénéficiaire et domiciliation

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

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

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

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

|   | Adresse de facturation   | Nom du service   |
|---|--|--|
| État                                    | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60         | DRIEAT – SPOT – UBSF<br><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<br>93400 SAINT-OUEN SUR SEINE                  | Pôle Finances – Direction de la comptabilité<br><a href="mailto:depot.subvention@iledefrance.fr">depot.subvention@iledefrance.fr</a>   |
| Communauté d'agglomération Paris-Saclay | 21 rue Jean-Rostand<br>91898 Orsay Cedex                         | Direction des finances – Pôle ressources<br><a href="mailto:christophe.dion@paris-saclay.com">christophe.dion@paris-saclay.com</a>     |
| Ville                                   | Mairie de Massy<br>1, avenue du Général de Gaulle<br>91300 MASSY | Direction des Finances<br><a href="mailto:finances@mairie-massy.fr">finances@mairie-massy.fr</a>                                       |
| Île-de-France Mobilités                 | 41 rue de Châteaudun<br>75009 PARIS                              | Direction des Infrastructures – Projets métros et pôles  |

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.

Renseignements utiles pour le dépôt des factures sur Chorus Pro :

- Numéro SIRET de la Ville de Massy : 219 113 777 00013
- Numéro de SIRET de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay : 2000 562 320 0149

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 : « [depot.subvention@iledefrance.fr](mailto:depot.subvention@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

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.

## **5.5. Caducité des subventions**

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

Conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France, la subvention devient caduque et elle est annulée si à l'expiration d'un **délai de trois (3) ans** à compter

de la date de délibération de son attribution, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui soient 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.

#### 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 du code de la commande publique ;

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

#### 5.5.4. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de l'Agglomération Paris-Saclay

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay n'étant pas dotée de règlement budgétaire et financier, seuls les délais de prescription de la comptabilité publique s'appliquent.

#### 5.5.5. Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier de la Ville

Le règlement budgétaire et financier de la Ville ne prévoit pas de caducité du financement. Seuls les délais de prescription de la comptabilité publique s'appliquent.

### **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 toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

## **6. Gestion des écarts**

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

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.1, les Financeurs sont informés lors du comité des financeurs. Le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord préalable des Financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la convention formalise cet accord.

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

## **7. Modalités de contrôle**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **8.1. Le comité de pilotage**

Placé sous la présidence de l'autorité organisatrice, le comité est composé des représentants de l'ensemble des signataires de la convention ainsi que des collectivités territoriales concernées par le Projet, représentées par leurs élus.

Le comité de pilotage informe ses membres de l'avancement des Études. Il recueille les avis et observations sur :

- les orientations et la démarche à engager ;

- les conclusions de la démarche à chaque étape importante ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité de pilotage est réuni en tant que de besoin.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les éléments doivent être transmis préalablement aux membres de la commission de suivi au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM

## **8.2. Le comité des financeurs**

Ce comité réunit les financeurs et le maître d'ouvrage.

Le comité des financeurs pilote et arbitre les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect du coût et des délais prévisionnels.

Le comité se prononce et valide :

- l'avancement des études au regard des éléments décrits à l'article 1 de la convention et du calendrier, et les éventuels besoins d'études complémentaires à ce stade ;
- le suivi financier de la convention (le montant des subventions appelées et versées, le prévisionnel des appels de fond mis à jour) et les éventuels écarts constatés ;
- le suivi des estimations du Projet (confirmation des postes prévus au regard du périmètre de l'Opération) ;
- les éléments liés à la communication de l'Opération ;
- le projet de contenu des conventions de financement ultérieures ;
- les éléments présentés lors de la Commission de suivi, le cas échéant ;
- le projet de dossier préparé en vue de son approbation en Conseil d'Île-de-France Mobilités.

Le comité des financeurs se réunit en tant que de besoin, sur les questions spécifiques relevant du pilotage de l'Opération, notamment son financement, les ajustements techniques et financiers et les points spécifiques qui n'auraient pu être validés par ailleurs.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois et les documents doivent être transmis préalablement aux membres du Comité au plus tard deux (2) semaines avant la réunion par Île-de-France Mobilités.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

## **8.3. Le comité technique**

Il réunit les représentants de l'ensemble des Parties ainsi que les représentants des services des collectivités concernées.

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 l'AOM. Il est réuni en tant que de besoin et au moins une 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.

Les membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un (1) mois les documents devront être transmis préalablement aux membres au plus tard sept (7) jours avant la réunion par l'AOM.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

#### **8.4. 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.

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

#### **8.5. 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 du Projet ainsi que les prestataires de communication (stratégie et mise en œuvre).

Ce comité échange sur la communication relative au Projet : la stratégie et le plan de communication, les principes à intégrer dans les marchés de communication, la mise en œuvre des actions de concertation et de communication. Cette communication est partagée et validée par 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.

### **9. 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 le Projet, après validation en comité.

Le maître d'ouvrage transmette 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 du Projet.

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

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

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

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

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

## **10. Confidentialité**

Au sens du présent article, les informations ou données de nature commerciale, financière ou technique listées ci-après sont qualifiées de confidentielles :

- tout document, prototype, spécification technique ou plan, savoir-faire ;
- tout matériel décrivant ou faisant référence aux affaires, aux politiques ou aux procédures de l'une des Parties ;
- toute formule, stratégie, méthode ou processus développé par une des Parties.

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

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

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

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

## **11. Dispositions générales**

### **11.1. 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.

### **11.2. 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.

### **11.3. 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.

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

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

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

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.4.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues à l'article 5.5 ;
- ou en cas de résiliation de la convention selon les modalités prévues à l'article 11.3.

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

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

La 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 la Communauté d'agglomération Paris-Saclay,**

**Grégoire DE LASTEYRIE**  
Président du Conseil communautaire

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

**Pour la ville,**

**Nicolas SAMSOEN,**  
**Maire de Massy**

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

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

| <b>Ile-de-France Mobilités</b> | <b>2025</b>     | <b>2026</b>     | <b>Total</b>    |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Etat</b>                    | 82 125€         | 82 125€         | <b>164 250€</b> |
| <b>Région Île-de-France</b>    | 191 625€        | 191 625€        | <b>383 250€</b> |
| <b>Agglomération</b>           | 109 500€        | 109 500€        | <b>219 000€</b> |
| <b>Ville</b>                   | 27 375€         | 27 375€         | <b>54 750€</b>  |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>410 625€</b> | <b>410 625€</b> | <b>821 250€</b> |

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

|  | mai-25 | juin-25 | juil-25 | août-25 | sept-25 | oct-25 | nov-25 | déc-25 | janv-26 | févr-26 | mars-26 | avr-26 | mai-26 | juin-26 | juil-26 | août-26 | sept-26 | oct-26 | nov-26 | déc-26 |
|--|--------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| Copit 22/05/2025                                 | x      |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Etude de flux pôle :                             |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Réunion de lancement IDFM/RATP/SNCF : 06/06/2025 |        | x       |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Comptages RER C (dont ligne V) + T12             |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Si comptages complémentaires à lancer:           |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Expression du besoin                             |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Comptage et Resultats                            |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| élaboration matrice 2035 (IDFM/SNCF/RATP)        |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Etude de flux (RATP,SNCF)                        |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Etude d'opportunité et préféabilité :            |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Finalisation du CDC et pièces marchés            |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Procédure achat IDFM                             |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| DE SNCF/RATP/SGP + besoins complémentaires       |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Etudes   |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |
| Démolition de la PH                              |        |         |         |         |         |        |        |        |         |         |         |        |        |         |         |         |         |        |        |        |

## **Annexe 6 : Convention Pôle de Melun**

2025

## Pôle d'échanges multimodal de Melun

Convention de financement relative à  
la réalisation des travaux de la phase  
2 sur le périmètre intermodal urbain  
et la prise en charge des surcoûts  
concernant la libération du foncier  
SNCF

Convention n°



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

*Liberté  
Égalité*



## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Table des matières .....   | 2  |
| 1. Préambule .....   | 7  |
| 1.1. Objectifs du Projet .....   | 7  |
| 1.2. Historique .....  | 9  |
| 1.3. Coût d'objectif du projet .....   | 9  |
| 1.4. Modalités d'actualisation .....   | 10 |
| 1.5. Rappel des conventions de financement antérieures .....   | 10 |
| 1.6. Objet et coûts de la présente convention.....   | 11 |
| 2. Définitions.....  | 12 |
| 3. Objet de la convention.....   | 12 |
| 3.1. Périmètre de la convention .....  | 12 |
| 3.1.1. Périmètre REA 2 intermodale (MOA SPL) : .....   | 12 |
| 3.1.2. Périmètre surcoûts libération foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation de la gare routière Nord (MOA CAMVS) : ..... | 13 |
| 3.2. Délais de réalisation .....   | 14 |
| 4. Rôles et engagements des parties.....   | 14 |
| 4.1. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité .....   | 14 |
| 4.2. La maîtrise d'ouvrage.....  | 14 |
| 4.2.1. Identification et périmètre des maîtres d'ouvrage .....   | 14 |
| 4.2.2. Rôle du maître d'ouvrage coordinateur vis-à-vis des maîtres d'ouvrage .....   | 14 |
| 4.2.3. Engagements des maîtres d'ouvrage.....  | 15 |
| 4.3. Les financeurs .....  | 15 |
| 4.3.1. Identification.....   | 15 |
| 4.3.2. Engagements.....  | 16 |
| 5. Modalités de financement et de paiement .....   | 16 |
| 5.1. Estimation du coût prévisionnel du Périmètre conventionnel .....  | 16 |
| 5.2. Coûts détaillés par maître d'ouvrage .....  | 16 |
| 5.3. Plans de financement.....   | 17 |
| 5.4. Modalités de paiement .....   | 18 |
| 5.4.1. Echancier des appels de fonds .....   | 18 |
| 5.4.2. Versement d'acomptes .....  | 18 |
| 5.4.3. Versement du solde.....   | 20 |
| 5.4.4. Paiement.....   | 21 |
| 5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation .....  | 21 |
| 5.5. Caducité des subventions .....  | 23 |
| 5.5.1. Caducité au titre du règlement budgétaire de la Région .....  | 23 |
| 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.....    | 24 |
| 5.5.3. Reversement partiel ou total de la subvention de l'État .....   | 24 |

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| 5.5.4.       | Caducité au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de Seine-et-Marne | 24 |
| 5.5.5.       | Caducité des subventions de la CAMVS.....   | 24 |
| 5.6.         | Comptabilité des bénéficiaires .....  | 24 |
| 6.           | Gestion des écarts .....  | 25 |
| 6.1.         | En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération .....                             | 25 |
| 6.2.         | En cas de dépassement du coût de l'Opération .....                                      | 25 |
| 7.           | Modification de l'avant-projet .....  | 25 |
| 8.           | Modalités de contrôle .....   | 26 |
| 8.1.         | Par les financeurs .....  | 26 |
| 8.2.         | Par Île-de-France Mobilités .....   | 26 |
| 8.3.         | Intervention d'experts .....  | 26 |
| 9.           | Modalités d'audit .....   | 26 |
| 10.          | Organisation et suivi de la convention .....  | 26 |
| 10.1.        | Le comité de pilotage .....   | 27 |
| 10.2.        | Le comité des financeurs .....  | 27 |
| 10.3.        | L'information des financeurs, hors instances de gouvernance .....                       | 28 |
| 10.4.        | Suivi de la communication institutionnelle .....  | 28 |
| 11.          | Bilan LOTI (art. L.1511-6 du Code des transports) .....                                 | 28 |
| 12.          | Dispositions générales .....  | 29 |
| 12.1.        | Modification de la convention.....  | 29 |
| 12.2.        | Règlement des litiges .....   | 29 |
| 12.3.        | Résiliation de la convention .....  | 29 |
| 12.4.        | Date d'effet et durée de la convention .....  | 29 |
| 12.5.        | Date d'éligibilité des dépenses.....  | 30 |
| ANNEXES..... |   | 37 |
| Annexe 1 :   | Échéancier prévisionnel des appels de fonds .....                                       | 38 |
| Annexe 2 :   | Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations.....                             | 39 |

Entre,

**En premier lieu,**

- **L'État**, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris,
- **La région Île-de-France**, ci-après désignée par « la Région », représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par la délibération n° \_\_\_\_\_ de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du \_\_\_\_\_,
- **Le Département de Seine-et-Marne**, représentée par le président du conseil départemental, ci-après désigné par « le Département » dûment mandaté par la délibération n° \_\_\_\_\_ du conseil départemental en date du \_\_\_\_\_,
- **La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine**, sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, ci-après désignée « la CAMVS », représentée par son Président en exercice, Franck Vernin, dûment mandaté par une décision du Bureau Communautaire n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,

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

**En deuxième lieu,**

- La **SPL Melun Val de Seine Aménagement**, sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, numéro SIRET : 792 751 182 00017 représentée par Mme Sophie DRUGEON, Directrice Générale, dûment habilitée à cet effet par désignation au Conseil d'Administration en date du 28/04/2022,
- **La Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine**, ci-après désignée par « la CAMVS », sise 297, rue Rousseau Vaudran 77190 Dammarie-lès-Lys, représentée par son Président en exercice, Franck Vernin, dûment mandaté par une décision du Bureau Communautaire n° \_\_\_\_\_ en date du \_\_\_\_\_,

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

**Et en dernier lieu,**

- **Île-de-France Mobilités**, établissement public à caractère administratif, dont le siège social est situé au 39 bis / 41 rue de Châteaudun 75009 PARIS, SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, Directeur général, dûment habilité à cet effet par la délibération du Conseil n°2016-0302 en date du 13 juillet 2016 (article 1.3.1).

Ci-après désigné « **Île-de-France Mobilités** », « **l'Autorité Organisatrice de la Mobilité** » ou « **l'AOM** ».

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

## Visas

**Vu** le code des transports ;

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

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

**Vu** le code de la commande publique

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

**VU** le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du 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** le décret no 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la filiale Gares & Connexions ;

**Vu** la délibération n°-2012/06/29-7/02 du Conseil départemental de Seine-et-Marne du 29 juin 2012 approuvant son Règlement Budgétaires et Financier, modifié,

**Vu** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 modifiée approuvant le Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 ;

**Vu** la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) n°2021.2.3.7.67 du 2 avril 2021 portant approbation du Schéma de Principe d'Aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de la Gare de Melun ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;

**Vu** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°202111011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;

**Vu** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'Avant-Projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

**Vu** la délibération du Conseil Communautaire n°2021.7.25.176 du 15 décembre 2021 approuvant le traité de concession d'aménagement avec la Société Publique Locale d'Aménagement Melun Val de Seine pour le réaménagement du quartier centre gare de Melun ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20220712-138 du 12 juillet 2022 approuvant la déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun ;

**Vu** l'arrêté préfectoral n° 2022/38/DCSE/BPE/EXP du 25 août 2022 portant déclaration d'utilité publique au profit d'Île-de-France Mobilités, SNCF Gares & Connexions, de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine et de la commune de Melun, des travaux nécessaires à la réalisation du réaménagement du Pôle Gare de Melun, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun ;

**Vu** la délibération du conseil régional 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 d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20230628-134 du 28/06/2023 approuvant l'AVP administratif du pôle-gare de Melun ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20231012-197 du 12 octobre 2023 approuvant la convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux du pôle-gare de Melun ;

**Vu** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240618-130 du 18 juin 2024 approuvant la convention de financement relative aux études de projet PRO-DCE sur le périmètre

intermodal et de la première tranche des travaux sur les périmètres ferroviaire et intermodal du pôle-gare de Melun.

**Vu** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

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

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

**Vu** la délibération du conseil communautaire n° ..... du  
...../...../..... approuvant la présente convention ;

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

# 1. Préambule

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

## 1.1. Objectifs du Projet

La gare de Melun a vu passer 15,7 millions de voyageurs en 2018 (+5,4% en 4 ans), soit en moyenne 47 400 voyageurs par jour (montées et descentes cumulées). De fortes évolutions sont attendues à l'horizon 2030 avec, notamment, une estimation de +31% de montants en direction de Paris. La gare ferroviaire est actuellement non accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

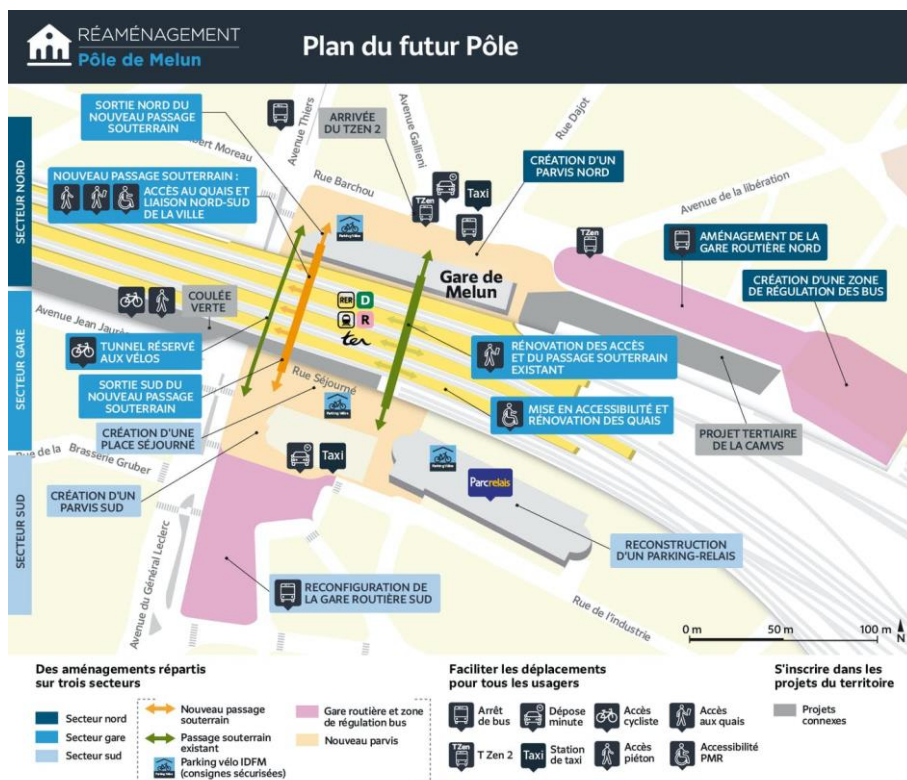
Le pôle gare dispose aujourd'hui :

- d'un souterrain urbain piétonnier de 4 m de large sous contrôle d'accès ;
- d'un parking de stationnement régional (PSR) de 600 places utilisées à 80% par les usagers du train se rendant en gare de Melun. Des problèmes d'étanchéité et de défauts au niveau de la structure porteuse ont été diagnostiqués ;
- d'une gare routière au nord sur parvis (pour les lignes régulières urbaines du Grand Melun) ;
- d'une gare routière au sud (pour les lignes interurbaines Seine et Marne Express).



**Présentation schématique des entités du pôle de Melun (situation actuelle)**

Le Projet s'articule **autour de 2 périmètres (le périmètre ferroviaire et le périmètre intermodal), et de deux projets connexes** (projet tertiaire de la CAMVS, et arrivée du Tzen 2), comme présentés dans le plan du futur pôle (page suivante) :



*Présentation schématique du futur pôle d'échanges de Melun*

- **La zone ferroviaire**

Pour respecter la législation et afin de garantir un accès universel à la gare, Gares & Connexions a développé un **programme de mise en accessibilité**. Ce programme comprend en particulier la création d'un **nouveau passage souterrain accessible depuis les deux parvis et intégrant un lien ville-ville**, un rehaussement total ou partiel des quais, une rénovation du passage souterrain SNCF existant, un remplacement des lignes de contrôle automatique de billets par un système plus capacitaire, des dispositifs pour les mal-voyants et autres handicaps, un renouvellement du mobilier urbain, ainsi que plusieurs petites interventions sur le site de la gare.

Le nouveau passage souterrain débouchera au rez-de-chaussée sur un nouvel ouvrage de liaison surplombant la sortie nord du passage souterrain, dit « sortie nord », qui abritera un parking vélos Île-de-France Mobilités, quelques commerces et activités ayant pour vocation de participer à la dynamisation de la vie de quartier.

- **La zone intermodale divisée en 2 secteurs :**

- **La zone nord**

Elle comprend **quatre éléments de programme** et est en interface avec un projet hors PEM : l'immeuble tertiaire Quartier Centre Gare situé sur la parcelle de l'ancienne halle SERNAM.

**Le parvis nord** aura une fonction de circulation de flux de voyageurs, d'espace d'échanges, de pause, et de lieu de rencontre.

Des accès par le niveau bas de la **rue Barchou** (aujourd'hui non accessible pour les personnes à mobilité réduite du fait d'une pente importante) seront créés grâce au nouvel ouvrage de liaison. Les renforcements de la visibilité et de l'accessibilité du **tunnel vélo** faciliteront les cheminements cyclistes.

**La gare routière** du réseau Melibus au nord de la gare, qui est saturée, sera reconfigurée pour être plus capacitaire (dix quais de dépose dont deux pour bus articulés) et pour accueillir le Tzen 2.

Dans le prolongement de la gare routière, **la zone de régulation**, aura vocation à accueillir les bus pendant leur temps de pause prolongé (six bus, dont deux bus articulés). L'implantation du site, sur une zone SNCF nécessite la libération des emprises (quatre voies SNCF) et la reconstitution des installations concernées.

#### ○ **La zone sud**

Sur la zone sud du Projet, un abri, dit « **sortie sud** », permettra de rendre les accès aux deux passages souterrains plus lisibles. Au débouché de ces passages, la **nouvelle place Séjourné** sera réaménagée en parvis de gare. Cela nécessitera de démolir deux bâtiments de ICF Habitat (hébergeant logements sociaux, centre social, et service de santé au travail SNCF). Une part importante de l'espace public sera dédiée au vélo : un parking vélos Île-de-France Mobilités (d'environ 50 m²), un bâtiment pour la location de vélos (95 m²), ainsi que des arceaux vélos y seront aménagés.

**Un nouveau parvis sud** sera aménagé sur la place de l'Ermitage permettant de placer les arrêts de départ des bus au plus proche de l'entrée de la gare. **La gare routière sud** sera réaménagée via la création de deux lignes de poste à quai entièrement dédiées à l'accueil des bus du réseau Seine-et-Marne Express, permettant de pallier le manque d'espace actuel.

**Le parc de stationnement régional (PSR)** de Melun, construit en 1976, comporte 664 places de stationnement réparties sur quatre niveaux (R+3). Le parking étant sujet à une saturation chronique depuis une quinzaine d'années, et présentant des défauts au niveau de la structure porteuse, une reconstruction en un parking-relais, permettra d'augmenter sa capacité (R+5, 950 places environ).

### **1.2. Historique**

À la suite de la concertation préalable de 2018 et à la conduite des études préliminaires, le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ont été approuvés par le Conseil d'Administration d'Île-de-France mobilités en avril 2021.

Depuis :

- **Sur le périmètre ferroviaire**, suite à l'approbation de l'Avant-Projet par Île-de-France Mobilités à son conseil d'octobre 2021, il a été conduit des études de Projet (PRO) sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- **Sur le périmètre intermodal** : il a été conduit les études d'Avant-Projet (AVP) sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine déléguée à la Société Melun Val de Seine Aménagement.

Le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé en juin 2023, l'avant-projet consolidé d'aménagement du pôle gare de Melun, avec un coût d'objectif de 143,4 M€ (ce 01/2023) hors substitutions routières pour le périmètre ferroviaire, et de 53,03 M€ (ce 01/2023) pour le périmètre intermodal, y compris le coût des acquisitions foncières.

Les travaux liés au Projet ont démarré à l'été 2023, via des premiers travaux de démolition afin de disposer de l'espace nécessaire aux futurs aménagements (cf : Convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux adoptée par délibération n°CP 2023-255 du 19/09/2023).

### **1.3. Coût d'objectif du projet**

Le **coût d'objectif du Projet**, défini au niveau de l'avant-projet et validé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28/06/2023, est de 196,43 M€ HT (hors substitutions routières) **aux conditions économiques de janvier 2023**.

Ce coût couvre, notamment, les frais liés aux études d'Avant-Projet et aux études de Projet conventionnées précédemment.

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

Ce coût d'objectif se répartit de la manière suivante :

| Maîtres d'ouvrage  |  | Montant en € HT constants<br>CE de <b>01/2023</b> |
|--|--|---|
| SNCF Gares & Connexions<br>pour le périmètre ferroviaire<br>(hors substitutions routières) |  | 143,40 M€   |
| SPL Melun Val de Seine Aménagement<br>pour le périmètre intermodal                         | Total                                    | 53,03 M€  |
|  | <i>Dont :</i>                            |   |
|  | <i>éco-stations bus nord et sud</i>      | 8,22 M€   |
|  | <i>parc-relais</i>                       | 26,45 M€  |
|  | <i>stationnements parkings vélo IDFM</i> | 0,23 M€   |
| <b>TOTAL (hors substitutions routières)</b>  |  | <b>196,43 M€</b>                                  |

#### **1.4. Modalités d'actualisation**

Les conditions économiques de référence du coût d'objectif sont celles de 01/2023. Les maîtres d'ouvrage justifient *in fine* le respect du coût d'objectif exprimé en euros constants par application de l'indice professionnel TP 01 définitif.

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

- à partir des indices connus à la date de la convention
- puis de 3 % par an au-delà.

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

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

- La convention de financement DOCP – concertation préalable – Schéma de principe – enquête publique (n°16DPI020), d'un montant de 1,3 M€, approuvée en CP Région le 21/09/2016 (n°CP2016-399), et au CA d'IDFM le 05/10/2016 (Délibération n°2016/456) notifiée le 03/03/2017.
- Les études AVP du périmètre ferroviaire d'un montant de 3,37 M€ ont été financées dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,898 M€) et d'un financement complémentaire assuré par la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (d'un montant de 0,472 M€) – convention n°20D08445, délibérée au Conseil Communautaire de la CAMVS le 3 février 2020 (CP 2020.1.58.38).
- La convention de financement de l'enquête publique d'un montant de 0,15 M€, approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 07/06/2022 – convention n°21D12505
- La convention de financement des études AVP du périmètre intermodal et de consolidation de l'AVP administratif d'un montant de 0,805 M€, approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 11/07/2022 – convention n°21D12525.
- La Convention de financement des études PRO du périmètre ferroviaire d'un montant de 5,05 M€ a été financée dans le cadre du SDA (à hauteur de 2,525 M€) et d'un financement CPER (d'un montant de 2,525 M€), approuvée en CP Région le 19/11/2021 (n° CP 2021-

419), et au CA d'IDFM le 09/12/2021 (Délibération n°20211209-355) notifiée le 08/12/2022 – convention n°21D112526

- La Convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux d'un montant de 5,05 M€ approuvée en CP Région le 19/09/2023 (n° CP 2023-255), et au CA d'IDFM le 12/10/2023 (Délibération n°20231012-197) notifiée le 27/05/2024 – convention n°23D26801
- La Convention de financement relative la réalisation des études PRO DCE sur le périmètre intermodal et de la première tranche des travaux sur le périmètre ferroviaire et sur le périmètre intermodal approuvée en CP Région le 30/05/2024 (N° CP 2024-141), et au CA d'IDFM le 18/06/2024 (Délibération n°20240618-130) notifiée le 25/11/2024 – convention n°24D30155.

#### **1.6. Objet et coûts de la présente convention**

Lors du comité des financeurs du 6 novembre 2024, les Maîtrises d'ouvrage ont présenté les éléments relatifs aux surcoûts de la libération du foncier SNCF par rapport aux éléments conventionnés dans la Convention de financement relative aux acquisitions foncières et premiers travaux d'un montant de 5,05 M€ approuvé en CP Région le 19/09/2023 (n° CP 2023-255), et au CA d'IDFM le 12/10/2023 (Délibération n°20231012-197). Les Parties se sont entendues sur une procédure de gestion des écarts amenant à la production de documents techniques et explicatifs, expertisés par IDFM et présenté lors du comité des financeurs du 15 janvier 2025.

Lors du comité des financeurs du 15 janvier 2025, les Parties se sont entendues sur la présente convention qui porte sur le financement de la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain ainsi que sur la prise en charge des surcoûts liés à la libération du foncier SNCF :

- le coût estimatif de la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain sous maîtrise d'ouvrage de la SPL Melun Val de Seine Aménagement est de 4,0 M€ aux conditions économiques de janvier 2023, soit 4,3 M€ courants prévisionnels ;
- Le montant de la prise en charge des surcoûts liés à la libération du foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation de la gare routière Nord sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine est de 1,06 M€ courants.

Il est convenu ce qui suit :

## 2. Définitions

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

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

« Opération » : désigne l'étape du Projet et son financement auxquels la présente convention fait référence ;

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

## 3. Objet de la convention

La convention a pour objet de :

- définir les modalités de financement des travaux relatifs à la réalisation de la deuxième phase de travaux du périmètre intermodal urbain du pôle de Melun ;
- définir les modalités de financement des surcoûts liés à la libération du foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation de la gare routière Nord ;
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces travaux dans le respect du calendrier général du Projet ;
- de définir les documents à remettre aux Parties.

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

**« Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 2 du périmètre intermodal urbain et surcoûts libération foncier »**

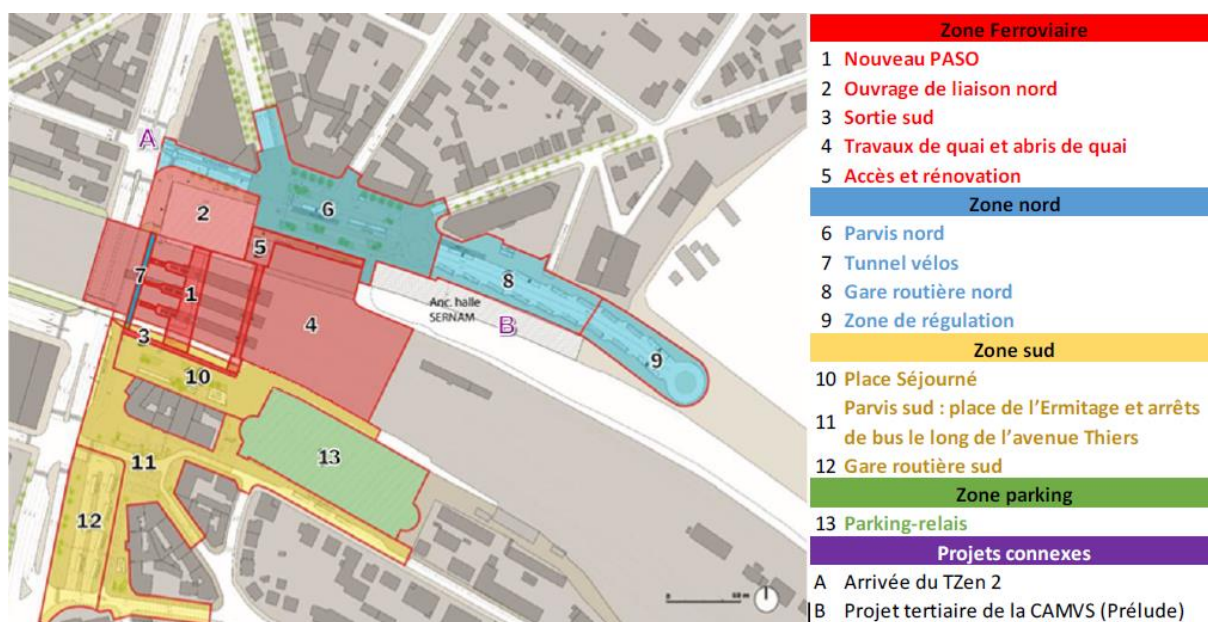
### 3.1. Périmètre de la convention

#### 3.1.1. Périmètre REA 2 intermodale (MOA SPL) :

La présente convention porte sur les travaux du parvis nord (zone nord).

Celle-ci n'inclue pas :

- le mobilier vélos, financé par une convention de financement distincte dite « Eco-Station-Bus Nord et Sud » ;
- les travaux de la gare routière et de son aire régulation, également inclus dans la convention « Eco-Station-Bus Nord et Sud ».



### 3.1.2. Périmètre surcoûts libération foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation de la gare routière Nord (MOA CAMVS) :



Suite à l'étude APO engagée en juin 2022 et restituées en janvier 2024, il a été mis en évidence la nécessité d'inclure les **briques de programme supplémentaire** suivantes, non identifiées en EP, en raison de la maturité des données d'entrées du projet d'aire de régulation fournies en 2021 :

- la **suppression de 2 voies ferrées** supplémentaires (V49 & 51) au Nord de la gare pour compenser la perte de surface Infrapôle ;

- le **dévoisement d'un réseau haute tension** ayant pour origine la sous-station en gare de Melun, traversant les voies circulées de la gare et ayant pour destinations les postes en gare ainsi que 3 sous stations encadrantes.

Cette étude et ces nouvelles briques de programme conduisent à un coût global de cette opération de 2 135 579 € courants (études APO + Coûts REA) soit **un delta de + 1 065 579 € courants objet de la présente convention.**

Les travaux consistent en une :

- Suppression des voies 49 et 51 (130m par voie)  
Substitution des ADV 51Tr et 47Tr par de la voie courante (30m1 par ADV) pour assurer la continuité des voies du faisceau
- Mise en œuvre d'une plateforme apte à la circulation régulière de poids lourd et engins de chantier sur toute la surface entre les voies 47 et 51 (1200m2)

### **3.2. Délais de réalisation**

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à achever les travaux du Périmètre conventionnel dans un délai de 72 mois à partir de la notification de la convention.

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

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

### **4.1. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité**

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

A cet effet, il suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, 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 des maîtres d'ouvrage**

La SPL Melun Val de Seine et la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine sont désignés maîtres d'ouvrage de l'Opération

- la Société Publique Locale d'Aménagement Melun Val de Seine – agissant par délégation de la personne publique – la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine - est maître d'ouvrage des travaux prévus à l'article 3.1.1, sur la zone
- la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine est maître d'ouvrage des travaux prévus à l'article 3.1.2 ;

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

SNCF Gares & Connexions est désigné **maître d'ouvrage coordinateur** du Projet.

Le maître d'ouvrage coordinateur est chargé :

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

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

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

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

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

Une convention entre maîtres d'ouvrage, associant SNCF Gares & Connexions et la SPL MVSA, agissant par délégation de la personne publique de la CAMVS - définit jusqu'à la mise en service, l'organisation et les périmètres de maîtrise d'ouvrage de chacun afin de permettre notamment une bonne anticipation dans l'élaboration des conventions de financement relatives aux travaux et des marchés nécessaires à la réalisation du Projet.

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

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

Les maîtres d'ouvrage s'engagent sur :

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

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

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

### **4.3. Les financeurs**

#### 4.3.1. Identification

Le financement du projet est assuré au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Les financeurs sont :

- l'État ;
- la région Île-de-France ;
- le département de Seine-et-Marne ;
- la communauté d'agglomération de Melun Val de Seine.

#### 4.3.2. Engagements

La signature de la convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation du périmètre défini à l'article 3.1. de la présente convention 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 présente convention est évalué à **5 395 579 € 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 du dossier PRO.

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

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

| REA 2 Intermodale |                         |   |
|-------------------|-------------------------|---|
| Bénéficiaires     | Poste de dépenses       | Estimation des Coûts en € HT (euros courants) |
| SPL MVSA          | Frais de MOA            | 974 250,00 €                                  |
|                   | Frais de MOE            | 108 250,00 €                                  |
|                   | Travaux                 | 3 085 125,00 €                                |
|                   | PAI                     | 162 375,00 €                                  |
|                   | <b>Sous Total SPL</b>   | <b>4 330 000,00 €</b>                         |
| CAMVS             | Gestion des écarts      | 1 065 579,00 €                                |
|                   | <b>Sous Total CAMVS</b> | <b>1 065 579,00 €</b>                         |
| <b>TOTAL</b>      |                         | <b>5 395 579,00 €</b>                         |

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

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

Détail des coûts transmis par SNCF Réseau concernant l'ensemble des travaux de libération de l'aire de régulation sous MOA CAMVS (Convention AF et 1ers travaux + convention REA 2 intermodale, cf. article 3.1.2) :

Ce qui portent le cout global du projet, en intégrant les travaux anticipés de dépose des voies 49 et 51 (faisant l'objet d'une convention ACT / REA en cours) et hors appui SNCFR pour la rampe Nord, à 2 135 580 € courants.

| Poste de dépense - Solution 2                                 | Montant APO HT courant | Montant REA HT Courants (hors appui SNCFR rampe Nord) |
|---|------------------------|---|
| <b>A. Indemnisation et maitrise foncère</b>                   | <b>N/A</b>             | <b>N/A</b>  |
| <b>B. Travaux et fourniture (MBP)</b>                         | <b>€ 49 611</b>        | <b>€ 1 120 707</b>                                    |
| Travaux   | € 34 209               | € 800 388   |
| Sécurité Logistique   | € 15 402               | € 233 308   |
| Fourniture  | € -                    | € 87 011  |
| <b>C. Provision pour risques (PR)</b>                         | <b>€ 55 336</b>        | <b>€ 184 151</b>                                      |
| PR  | € 55 336               | € 184 151   |
| <b>D. Maitrise d'Œuvre (MOE)</b>                              | <b>€ 101 377</b>       | <b>€ 422 120</b>                                      |
| MOEG  | € 101 377              | € 96 656  |
| <b>E. Maitrise d'ouvrage et mission de pilote d'opération</b> | <b>€ 108 196</b>       | <b>€ 94 081</b>                                       |
| MOA   | € 92 317               | € 56 928  |
| <i>Y compris Montant Corporate (3,53%)</i>                    | <i>inclus</i>          | <i>inclus</i>   |
| <b>MONTANT DE L'OPERATION SOLUTION 2</b>                      | <b>€ 314 520</b>       | <b>€ 1 821 060</b>                                    |

### 5.3. Plans de financement

Les plans de financement de la convention, en euros courants, ont été arrêtés par les Parties à l'issue du comité des financeurs du 15/01/2025.

Le plan prévisionnel de financement de la présente convention est établi en euros courants, comme suit :

| Plan de financement de la convention REA 2 – Intermodal urbain |                      |                     |                       |                     |                       |                    |                    |
|--|----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|
| Montant € courants HT et clefs de financement                  |                      |                     |                       |                     |                       |                    |                    |
| MOA<br>SPL   | Financement          | Etat                | Région                | CD77                | CAMVS                 | SPL (MOA)          | Total              |
|  | Montants             | 649 500 €           | 1 515 500 €           | 378 875 €           | 703 625 €             | 1 082 500 €        | <b>4 330 000 €</b> |
|  | Clefs de financement | 15%                 | 35%                   | 8,75%               | 16,25%                | 25%                | 100,00%            |
| MOA<br>CAMVS   | Financement          | Etat                | Région                | CD77                | CAMVS                 | SPL (MOA)          | Total              |
|  | Montants             | 159 836,85 €        | 372 952,65 €          | 93 238,16 €         | 439 551,34 €          | -                  | <b>1 065 579 €</b> |
|  | Clefs de financement | 15%                 | 35%                   | 8,75%               | 41,25%                | -                  | 100,00%            |
| Total  |                      | <b>809 336,85 €</b> | <b>1 888 452,65 €</b> | <b>472 113,16 €</b> | <b>1 143 176,34 €</b> | <b>1 082 500 €</b> | <b>5 395 579 €</b> |

#### 5.4. Modalités de paiement

##### 5.4.1. Echancier des appels de fonds

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

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

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

##### 5.4.2. Versement d'acomptes

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

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

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

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

La demande de versement des acomptes comprendra 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.

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

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

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

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

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;

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

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

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

La demande de versement d'acomptes comprendra :

- l'état récapitulatif des montants déjà appelés au titre de la présente convention ;
- l'état détaillé des dépenses réalisées par le maître d'ouvrage indiquant notamment la référence des factures acquittées, leur date de d'acquittement et le montant des factures acquittées. Ce montant global sera ventilé entre les différents postes indiqués à l'article 5.2 de la présente convention, au prorata de leur état d'avancement ;

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

Conformément à l'ordonnance du 26 juin 2014, dans le cadre de la modernisation de l'action publique, l'utilisation d'un portail électronique est obligatoire depuis le 1er janvier 2020. Ainsi, les appels de fonds (acomptes ou solde) devront être adressés sur le portail gratuit et sécurisé Chorus Pro <https://chorus-pro.gouv.fr>.

#### *5.4.2.5. Plafonnement des acomptes*

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

Toutefois, s'agissant d'une Opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 adopté par délibération CR2024-038 du 26 septembre 2024 et signé le 26 septembre 2024, les

subventions régionales sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par l'État aux bénéficiaires est plafonné à 90% du montant de la subvention, conformément aux dispositions de l'article 12 du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement dont le délai de réalisation prévu dans la décision attributive de subvention excède 48 mois.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versés par le Département de Seine-et-Marne au maître d'ouvrage est plafonné à 80% du montant total des subventions dues par le Département tel que prévu à l'article 5.3 de la présente convention et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 5.1, avant le versement du solde.

Pour la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 5.3 et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 5.3 de la présente convention.

Pour Île-de-France Mobilités, le montant cumulé des acomptes versés au maître d'ouvrage ne peut excéder 80% de sa participation totale prévue à l'article 5.3 susmentionné et conformément au montant global de l'opération indiqué à l'article 5.3.

#### 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 des périmètres conventionnels tels que décrits à l'article 4.2.1.

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, décomposées selon les postes constitutifs des coûts prévisionnels des périmètres conventionnels. Cet état récapitulatif des paiements 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. Il doit par ailleurs comporter la date de mise en service du bien financé par la Région, le calcul et la justification de l'état du solde, déterminé par application du taux de subvention sur la différence entre les dépenses effectivement payées par les maîtres d'ouvrage à la date de réalisation du bilan et les dépenses prises en compte dans les versements effectués précédemment ;
  - Le versement du solde est conditionné par la production d'un état récapitulatif des dépenses signé par le représentant légal de l'organisme et par le comptable public qui certifie leur prise en charge dans sa comptabilité ainsi que leur règlement.
- les documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 5.4.2;

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

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

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

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

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.

#### *5.4.3.3. Demande de versement du solde auprès du Département de Seine-et-Marne :*

Pour le Département de Seine-et-Marne et conformément à son Règlement Budgétaire et Financier, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité du Maître d'ouvrage.

#### *5.4.3.4. Demande de versement du solde auprès de la CAMVS :*

Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, le versement du solde interviendra après justification par le bénéficiaire de l'achèvement de l'opération sur présentation d'un état récapitulatif certifié exact des factures acquittées par le comptable public en charge de la comptabilité ou par le commissaire aux comptes du Maître d'Ouvrage.

#### 5.4.4. Paiement

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

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

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

#### 5.4.5. Bénéficiaires et domiciliation

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

#### RIB SPL :

Titulaire du compte : MELUN VAL DE SEINE AMENAGEMENT

- Nom de la banque et localisation : ARKEA BEI PARIS
- Code établissement : 18829
- Code guichet : 75416
- Numéro de compte : 034613298 42
- Clé RIB : 22
- IBAN : FR76 182 9754 1603 4613 2984 222

#### RIB CAMVS :

|  |                              |                                 |                      |
|--|------------------------------|---------------------------------|----------------------|
| Relevé d'identité bancaire à utiliser exclusivement pour les virements émis au profit du compte BDF du comptable |                              |                                 |                      |
| Titulaire <b>TRESORERIE MELUN VAL DE SEINE SECTEUR PUBLIC LOCAL</b><br>Domiciliation <b>BDF de Melun</b>         |                              |                                 |                      |
| RIB automatisé   |                              |                                 |                      |
| CODE BANQUE<br><b>30001</b>  | CODE GUICHET<br><b>00525</b> | N° COMPTE<br><b>D7710000000</b> | CLE RIB<br><b>79</b> |
| <b>BDFEFRPPCCT FR573000100525D771000000079</b>   |                              |                                 |                      |

Direction Générale des Finances Publiques  
Centre des Finances Publiques  
TRESORERIE de MELUN VAL DE SEINE SPL  
11 Boulevard Gambetta  
77007 MELUN Cedex  
Tél : 01 64 14 44 60 Fax 01 64 09 53 43



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

|                               | Adresse de facturation  | Nom du service   |
|-------------------------------|---|--|
| Etat                          | 21/23 rue Miollis<br>75015 PARIS<br>Tél : 01 40 61 86 60  | DRIEAT – SPOT – UBSF<br><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<br>93400 SAINT-OUEN SUR SEINE   | Pôle Finances – Direction de la comptabilité<br><a href="mailto:depot.subvention@iledefrance.fr">depot.subvention@iledefrance.fr</a>   |
| Département de Seine-et-Marne | Département de Seine-et-Marne<br>Direction des Transports<br>Hôtel du département<br>CS 50337<br>77010 MELUN CEDEX<br>Tel : 01 64 14 72 92        | Service Administratif et Financier<br><a href="mailto:safdt@departement77.fr">safdt@departement77.fr</a>                               |
| CAMVS                         | Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine<br>297, rue Rousseau Vaudran<br>CS 30187<br>77198 Dammarie-lès-Lys<br>Cedex<br>Tél : 01 64 79 25 25 | Direction Aménagement du Territoire – Service Mobilité<br><a href="mailto:marie.devillard@camvs.com">marie.devillard@camvs.com</a>     |
| SPL MVSA                      | 297 Rue Rousseau Vaudran<br>77190 DAMMARIE LES LYS  | Direction de l'Aménagement<br><a href="mailto:caroline.dosacramento@spl-mvsa.fr">caroline.dosacramento@spl-mvsa.fr</a>                 |

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.

A titre dérogatoire, les appels de fonds adressés 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 : « [depot.subvention@iledefrance.fr](mailto:depot.subvention@iledefrance.fr) », dans l'attente de l'identification d'une solution technique dans Chorus Pro.

#### Modalités d'envoi des appels de fonds pour l'Etat :

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.

### **5.5. Caducité des subventions**

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

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

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

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

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

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

#### 5.5.2. Caducité au titre du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

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

Le début d'exécution de l'Opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande, 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 au titre du Règlement Budgétaire et Financier du Département de Seine-et-Marne

Toute subvention d'investissement est soumise à deux règles de caducité :

##### **▪ En matière de demande de versement d'un premier acompte**

La demande de versement relative à un premier acompte doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans à compter de la date de la délibération attributive de la subvention.

Sauf dérogation expresse de l'assemblée compétente, les opérations n'ayant pas fait l'objet d'une première demande de versement par le bénéficiaire dans le délai imparti sont frappées de caducité.

##### **▪ En matière de demande de versement du solde**

Le bénéficiaire d'une subvention d'investissement dispose d'un délai maximum de 4 ans, à compter de la date d'émission du mandat relatif au premier acompte, pour solliciter le solde de cette subvention.

À l'expiration du délai, le versement du solde est considéré caduc et est annulé.

Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée départementale peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

#### 5.5.5. Caducité des subventions de la CAMVS

Si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la délibération d'attribution de la subvention par l'assemblée délibérante, le bénéficiaire n'a pas transmis à la Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine une demande de versement d'un premier acompte, la subvention devient caduque et est annulée.

Le bénéficiaire dispose d'un délai de quatre ans, à compter de la date de première demande d'acompte, pour présenter le solde de l'opération. A défaut, le versement du solde est considéré caduc et est annulé. Toutefois, avant expiration de ce délai, l'Assemblée compétente peut décider de le proroger sur demande argumentée du bénéficiaire.

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

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

Chaque bénéficiaire s'engage à informer préalablement les financeurs de toute autre participation financière lui étant attribuée en cours d'exécution de la convention et relative à l'objet de cette dernière.

## **6. Gestion des écarts**

### **6.1. En cas d'économies par rapport au coût de l'Opération**

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 de la présente convention, la subvention attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 5.3. 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 de l'Opération**

S'il apparaît que, au cours de la phase de réalisation, malgré toutes les mesures correctives proposées, le plafond de financement de l'opération ne peut être respecté par les maîtres d'ouvrage, celui-ci fournit dans un délai maximum d'un (1) mois à l'autorité organisatrice et aux financeurs, un rapport détaillé sur l'origine des surcoûts (écarts avec le coût d'objectif, actualisation réelle supérieure à l'actualisation prévisionnelle), l'importance du dépassement prévisionnel et ses conséquences. Ce rapport fait l'objet d'un avis rendu par l'autorité organisatrice aux financeurs, qui s'appuie notamment sur les éléments transmis par les maîtres d'ouvrage et précise la nécessité éventuelle de réaliser un AVP modificatif.

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

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

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

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

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

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

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

L'avant-projet modificatif est présenté au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il donne lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la Convention obligatoirement signé des parties, indiquant

toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'Opération. Les travaux concernés ne peuvent avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

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

## **8. Modalités de contrôle**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **9. Modalités d'audit**

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

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

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

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

### **10.1. Le comité de pilotage**

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

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

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

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

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

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

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

Le suivi du Projet s'organise principalement autour des deux thématiques suivantes :

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

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

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

- le point sur le coût final prévisionnel de l'Opération tel qu'il peut être estimé à la date du comité ;
- un état comparatif entre le coût d'objectif détaillé par postes CERTU tels qu'indiqués à l'AVP et le coût final de l'Opération détaillé par postes CERTU tel qu'il est estimé à la date du comité au

regard des travaux déjà exécutés et de ceux restant à réaliser, un état des lieux sur la consommation des provisions ;

- un état d'avancement des dépenses et le coût final prévisionnel ;
- un état des appels de fonds appelés et versés à date ;
- un état actualisé des prévisions pluriannuelles des appels de fonds.

Le secrétariat est assuré par l'AOM.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La surface allouée à chaque partenaire sera identique.

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

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

Les signataires de la présente convention ont décidé la réalisation de l'Opération « **Pôle d'échanges multimodal de Melun – REA 1 du périmètre ferroviaire et PRO-DCE / REA 1 du périmètre intermodal urbain** » en tenant compte de l'évaluation économique et sociale effectuée par les maîtres d'ouvrage et figurant dans l'avant-projet approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités.

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

Ce bilan est conforme au bilan indiqué à l'art. L.1511-6 du Code des transports.

## **12. Dispositions générales**

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

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

### **12.2. Règlement des litiges**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La présente convention est établie en 6 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 6 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 6 exemplaires originaux.

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

**Pour le Département de Seine-et-Marne,**

**Jean-François PARIGI**  
Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine,**

**Franck Vernin**

Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour la SPL Melun Val de Seine Aménagement,**

**Sophie Drugeon**

Directrice de la SPL Melun Val de Seine Aménagement.

La présente convention est établie en 6 exemplaires originaux.

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

**Pour Île-de-France Mobilités,**

**Laurent PROBST**  
Directeur Général

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation

### Annexe 1 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

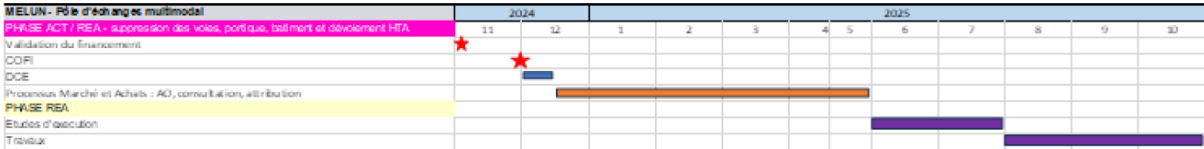
| MOA CAMVS                   | 2026                 | Total                |
|-----------------------------|----------------------|----------------------|
| <b>Etat</b>                 | 159 836,85€          | 159 836,85€          |
| <b>Région Île-de-France</b> | 372 952,65€          | 372 952,65€          |
| <b>CD77</b>                 | 93 238,16€           | 93 238,16€           |
| <b>CAMVS</b>                | 439 551,34€          | 439 551,34€          |
| <b>TOTAL</b>                | <b>1 065 579,00€</b> | <b>1 065 579,00€</b> |

Echéancier prévisionnel périmètre REA 2 intermodal (MOA SPL) :

| Pour la convention REA 2 - proposition de répartition |         |             | 2026      | 2027        | 2028      | 2029      | 2030      | TOTAL       |
|---|---------|-------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| <b>Etat</b>   | Montant | 649 500 €   | 61 800 €  | 318 000 €   | 65 400 €  | 100 800 € | 103 500 € | 649 500 €   |
|   | Clef    | 15%         |           |             |           |           |           |             |
| <b>Région Île-de-France</b>                           | Montant | 1 515 500 € | 144 200 € | 742 000 €   | 152 600 € | 235 200 € | 241 500 € | 1 515 500 € |
|   | Clef    | 35%         |           |             |           |           |           |             |
| <b>CD77</b>   | Montant | 378 875 €   | 36 050 €  | 185 500 €   | 38 150 €  | 58 800 €  | 60 375 €  | 378 875 €   |
|   | Clef    | 8.75%       |           |             |           |           |           |             |
| <b>CAMVS</b>  | Montant | 703 625 €   | 66 950 €  | 344 500 €   | 70 850 €  | 109 200 € | 112 125 € | 703 625 €   |
|   | Clef    | 16,25%      |           |             |           |           |           |             |
| <b>SPL</b>  | Montant | 1 082 500 € | 103 000 € | 530 000 €   | 109 000 € | 168 000 € | 172 500 € | 1 082 500 € |
|   | Clef    | 25%         |           |             |           |           |           |             |
| <b>TOTAL</b>  |         |             | 412 000 € | 2 120 000 € | 436 000 € | 672 000 € | 690 000 € | 4 330 000 € |

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de réalisation des prestations

Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux de libération du foncier SNCF pour la réalisation de l'aire de régulation :



Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux du parvis Nord :

