

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

**ACTE 2 DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE FRET ET LOGISTIQUE
TROISIÈME AFFECTATION 2025 : CPER ET AUTRES OPÉRATIONS LOGISTIQUES**

Sommaire

| | |
|---|----|
| EXPOSÉ DES MOTIFS..... | 3 |
| PROJET DE DÉLIBÉRATION..... | 5 |
| ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION..... | 8 |
| Annexe1 - Fiches projets..... | 9 |
| Annexe 2 - Convention SNCF Réseau - définition du schéma directeur du CTC de Valenton...26 | 26 |
| Annexe 3 - Convention SNCF Réseau – Etudes AVP - Projet d'allongement du tiroir D du CTC de Valenton..... | 50 |
| Annexe 4 - Annexes techniques..... | 75 |

EXPOSÉ DES MOTIFS

Ce rapport propose l'attribution de **4 subventions en investissement d'un montant total de 803 100,50 €** et de **4 subventions en fonctionnement d'un montant total de 48 000 €** au titre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique.

- **Subventions au titre des Infrastructures fret ferroviaire - volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027**

Deux subventions en investissement à SNCF Réseau pour un montant total de **334 600 €** pour le chantier de transport combiné de Valenton afin de réaliser :

- le schéma directeur du site définissant les orientations stratégiques et les cibles de développement du fret à l'horizon de 2035,
- les études avant-projet de l'allongement du tiroir D de façon à améliorer la régularité des trains de fret et l'accueil des trains longs.

- **Subventions au titre des dispositifs fret de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique**

- **Une subvention en investissement au titre du « Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique »** d'un montant de **157 000 €** pour soutenir AAC Globe Express pour le développement d'une infrastructure numérique intelligente visant à optimiser et à structurer, sur le territoire francilien, une chaîne logistique urbaine du transport à la demande plus agile, collaborative et décarbonée.

- **Une subvention en investissement au titre de l'« Amélioration de la desserte et intégration urbaine des zones logistiques »** d'un montant de **311 500,50 €** pour soutenir un projet de rénovation d'une installation terminale embranchée située à Goussainville (95), inscrite et préservée dans le Sdrif-e, appartenant à Lafarge Granulats et permettant le transport bas carbone de matériaux de construction.

- **Subventions en fonctionnement au titre de l'« Accompagnement des projets logistiques dans les territoires »**

- **Trois subventions** d'un montant total de **30 000 €** pour soutenir l'association Logistique Seine Normandie (LSN), cluster de référence de la filière logistique en Vallée de la Seine, qui joue un rôle d'expertise et d'échanges dans l'écosystème d'acteurs publics et privés, en accompagnant les entreprises, pour renforcer leur développement et leur compétitivité, les aider à identifier le foncier disponible et intégrer la multimodalité dans leurs logistiques.

Ces 3 subventions permettront la réalisation des actions suivantes :


- LSN – Observatoire foncier logistique Paris Seine Normandie - 2025-2026 (6 000 €)
- LSN – Stratégie territoriale logistique - 2025-2026 (6 000 €)
- LSN – Commissions thématiques et événement Multimodalité - 2025-2026 (18 000 €)

Ces actions seront conduites et travaillées en lien étroit avec les membres de l'Observatoire Fret et Logistique en Île-de-France qui réunit l'Etat, la Région et l'IPR, ainsi qu'avec les acteurs franciliens.

- **Une subvention** d'un montant total de **18 000 €**, pour soutenir un projet de test de solutions pour favoriser l'acceptabilité des infrastructures et fonciers logistiques par les riverains.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pécresse', with a stylized, cursive script.

VALÉRIE PÉCRESSÉ

PROJET DE DÉLIBÉRATION

DU 20 NOVEMBRE 2025

ACTE 2 DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE FRET ET LOGISTIQUE TROISIÈME AFFECTATION 2025 : CPER ET AUTRES OPÉRATIONS LOGISTIQUES

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

VU le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, publié au JOUE L187 du 26 juin 2014, tel que modifié par les règlements (UE) 2017/1084 du 14 juin 2017, (UE) 2020/972 du 2 juillet 2020, (UE) 2021/1237 du 23 juillet 2021, et (UE) 2023/1315 du 23 juin 2023 ;

VU le règlement (UE) 2023/2831 de la Commission européenne du 13 décembre 2023 publié au JOUE L du 15 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis ;

VU le régime d'aide d'Etat notifié n° SA.107140, relatif à l'aide à la création et à la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE) et la décision de la Commission européenne du 21 juin 2024, rendue publique le 5 juillet 2024, qui considère que le régime notifié est compatible avec le marché intérieur et qui prévoit notamment que les aides soient apportées par l'Etat et les Régions au titre de leur compétence d'aide au développement économique ;

VU le code des transports ;

VU le code général des collectivités territoriales,

VU le décret n°2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du Schéma Directeur de la Région Île-de-France ;

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

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

VU la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021, modifiée portant délégations d'attributions 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 2022-051 du 22 septembre 2022 relative à la Stratégie régionale fret et logistique - Acte 2 ;

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 1^{er} juin 2023 portant diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

VU la délibération n° CP 2024-073 du 30 mai 2024 approuvant les conventions types d'investissement et de fonctionnement relatives à la stratégie régionale fret et logistique - acte 2 ;

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 n° CR 2025-028 du 24 septembre 2025 portant adoption du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;

VU le budget de la région 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 2025-281 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer au financement de 2 projets détaillés en **annexe 1** (fiches projet) à la présente délibération par l'attribution de 2 subventions en investissement d'un montant maximum total prévisionnel de 334 600 €.

Subordonne le versement des subventions à la signature des conventions jointes en **annexes 2 et 3** à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à les signer.

Affecte 2 autorisations de programme pour un montant total de 334 600 € disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 86 « Liaisons multimodales », programme RE 86-002 « Plateformes de transport combiné », action 586002017 « Plateformes de transport combiné », du budget 2025.

Cette affectation relève du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 :

- Volet 7 « Mobilités »
- Sous-volet 72 « Ferroviaire interrégional »
- Action 7202 « Fret ferroviaire »
- Opération 720202 « plateformes multimodales ».

Article 2 :

Décide de participer, dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, au financement de 2 projets détaillés en **annexe 1** (fiches projet) à la présente délibération par l'attribution de 2 subventions en investissement d'un montant maximum total prévisionnel de 468 500,50 €.

Adopte les annexes techniques relatives au partage des données jointes en **annexe 4** à la présente délibération.

Subordonne le versement des subventions à la signature de la convention type

« investissement » adoptée par délibération n° CP 2024-073 du 30 mai 2024 et autorise la présidente du conseil régional à les signer.

Affecte 2 autorisations de programme pour un montant total de 468 500,50 € disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 838 « Autres transports », programme HP 838-003 « Fret et logistique », action 18300301 « Fret et logistique », du budget 2025.

Article 3 :

Décide de participer, dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, au financement de 4 projets détaillés en **annexe 1** (fiches projet) à la présente délibération par l'attribution de 4 subventions en fonctionnement d'un montant maximum total prévisionnel de 48 000 €.

Adopte les annexes techniques relatives au partage des données jointes en **annexe 4** à la présente délibération.

Subordonne le versement des subventions à la signature de la convention type « fonctionnement » adoptée par délibération n° CP 2024-073 du 30 mai 2024 et autorise la présidente du conseil régional à les signer.

Affecte 4 autorisations d'engagement pour un montant total de 48 000 € disponible sur le chapitre 938 « Transports », code fonctionnel 838 « Autres transports », programme HP 838-003 « Fret et logistique », action 18300302 « Fret et logistique », du budget 2025.

Article 4 :

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

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

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe1 - Fiches projets

DOSSIER N° 25003199 - RENOVATION ITE GOUSSAINVILLE - LAFARGE GRANULATS

Dispositif : Soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques (n° 00001303)

Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022

Imputation budgétaire : 908-838-20422-183003-200

Action : 18300301- Fret et logistique

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques | 623 001,00 € HT | 50,00 % | 311 500,50 € |
| | Montant total de la subvention | | 311 500,50 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : LG LAFARGE GRANULATS

Adresse administrative : 14 BD GARIBALDI
92130 ISSY-LES-MOULINEAUX

Statut Juridique : Société par Actions Simplifiées

Représentant : Monsieur Cyril VAURS, Directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 12 mai 2025 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Oui

Motivation démarrage anticipé : Pour des raisons de sécurité des trains empruntant l'ITE, certaines activités ont démarré avant le vote de la subvention. Les activités ayant démarré à compter de la réception de la demande de subvention, soit le 12/05/2025, sont couvertes par la subvention régionale eu égard aux exigences de sécurité justifiant le démarrage anticipé de celles-ci.

Description :

Le projet de rénovation de l'infrastructure ferroviaire du dépôt de Goussainville vise à rénover et moderniser une Installation Terminale Embranchée (ITE), propriété de Lafarge Granulats, dédiée au fret ferroviaire.

Les ITE jouent donc un rôle central dans l'ambition d'augmenter le transport de marchandises par voie ferroviaire. Grâce à un accès direct au réseau ferré national, l'ITE du site de Goussainville de Lafarge Granulats permet l'acheminement par voie ferroviaire de granulats produits dans le Nord de la France, avant leur distribution vers les centrales à béton environnantes, ainsi que vers différents chantiers de construction situés à travers l'Île-de-France.

L'ITE du site de Goussainville est constituée de deux types d'infrastructures :

- Des voies de gestion des trains : le site en comprend cinq ;
- Un pont de déchargement gravitaire : les wagons chargés de granulats se placent sur un pont grillagé, ouvrent leurs trappes inférieures et déversent directement les granulats dans les cases de stockages situées en-dessous.

Des dégradations structurelles entraînent des risques importants de sécurité, menacent l'intégrité de l'ouvrage et, par conséquent, compromettent le bon fonctionnement du site de Lafarge Granulats à Goussainville. Les limitations de l'infrastructure freinent significativement l'exploitation optimale du fret ferroviaire sur ce site : une intervention urgente et ciblée est donc indispensable pour assurer sa

pérennité et son efficacité.

Les travaux à réaliser concernant les voies ferrées sont les suivants :

- Remise à niveau complète des voies ;
- Remplacement quasi-total des traverses et du ballast ;
- Mise à niveau de l'ensemble pour répondre aux standards actuels de performance et de sécurité.

Cette phase garantira la pérennité et la fiabilité à long terme des infrastructures ferroviaires de l'ITE.

Les travaux prévus sur le système de déchargement gravitaire (pont) sont les suivants :

- Purge des aciers corrodés des bétons, pour supprimer les parties instables et le risque de propagation ;
- Pose d'armatures neuves afin de renforcer la structure ;
- Projection de béton sur l'ensemble des zones dégradées, afin de protéger les nouvelles armatures et d'assurer l'intégrité structurelle de l'ouvrage

Ces travaux sont cruciaux pour garantir la sécurité, renforcer la durabilité et assurer la fonctionnalité optimale de l'ensemble de la structure. Ils permettront une exploitation fiable et continue de l'ITE, en limitant les risques de défaillances et en prolongeant sa durée de vie tout en répondant aux exigences techniques et environnementales actuelles.

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :

La région Île-de-France décide de soutenir le projet au titre du dispositif de "Soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques" de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Le coût global du projet s'élève à 623 001 € HT. La participation financière attendue de la Région s'élève à 50 % des dépenses éligibles hors taxes, plafonnées à 623 001 € (base subventionnable retenue), soit une subvention régionale de 311 500,50 € et constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :

- GOUSSAINVILLE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|---------------------------------------|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Rénovation des voies ferrées | 263 305,00 | 42,26% |
| Rénovation du système gravitaire-pont | 359 696,00 | 57,74% |
| Total | 623 001,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|-----------------------------------|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention régionale (sollicitée) | 311 500,50 | 50,00% |
| Autofinancement | 311 500,50 | 50,00% |
| Total | 623 001,00 | 100,00% |

La Région informe le bénéficiaire que cette aide est allouée sur la base du ou des régime(s) d'aides : SA.107140 ITE Ferroviaires, autorisé par lettre de la Commission C(2024) 4210 du 21 juin 2024 , relatif à : aides à la modernisation et à la création d'installations terminales embranchées (ITE)

DOSSIER N° 25004386 - AAC Globe Express - Projet GLOBY - Infrastructure numérique intelligente

Dispositif : Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique (investissement) (n° 00001308)

Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022

Imputation budgétaire : 908-838-20422-183003-200

Action : 18300301- Fret et logistique

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique (investissement) | 314 000,00 € HT | 50,00 % | 157 000,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 157 000,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : UNE PLANISPHERE ASSOCIATION
AUTONOME DE CAMIONNAGE GLOBE
EXPRESS

Adresse administrative : 5 RUE DE LA MARNE
77400 SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES

Statut Juridique : Société à Responsabilité Limitée

Représentant : M. Selim KILIC, A.A.C. Globe Express

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Conçu comme une infrastructure numérique intelligente, GLOBY propose un modèle de distribution agile, mutualisé, ancré dans les dynamiques territoriales et vise à optimiser et à structurer pour ses clients une chaîne logistique urbaine plus agile, collaborative et décarbonée. La plateforme numérique Globy assurera une couverture homogène sur l'ensemble du territoire francilien et permettra notamment l'optimisation des tournées, la réduction des trajets à vide, la traçabilité des véhicules et la digitalisation des processus administratifs.

La solution GLOBY est conçue pour être facilement duplicable et accessible à toute entreprise ayant une activité logistique, quels que soient son secteur ou sa taille. Elle s'adapte à une grande variété de cas d'usage, y compris dans des filières spécifiques comme la santé, l'aéronautique ou la défense, en intégrant leurs contraintes opérationnelles et réglementaires. GLOBY vise aussi à favoriser la professionnalisation du secteur en structurant les pratiques autour de standards partagés, tout en offrant aux acteurs de terrain de nouveaux outils, services et opportunités d'évolution. En permettant une montée en compétences, une meilleure organisation et la création de services à valeur ajoutée, la plateforme contribue à faire émerger une logistique plus structurée, qualifiante et tournée vers l'avenir.

La solution GLOBY repose sur une architecture technologique robuste, modulaire et sécurisée, entièrement conçue pour répondre aux exigences opérationnelles de la logistique urbaine en temps réel. Son interopérabilité native, sa capacité à traiter les flux critiques et son développement "full-stack PHP" (langage de scripts généraliste et open source, spécialement conçu pour le développement d'applications web) garantissent une cohérence applicative de bout en bout.

En combinant une infrastructure technique de pointe à une expérience utilisateur fluide et dématérialisée, GLOBY jette les bases d'un nouveau standard logistique dans la digitalisation du secteur.

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :

La région Île-de-France décide de soutenir le projet au titre du dispositif de "Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique" de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Le coût global du projet s'élève à 314 000 € HT (base subventionnable retenue). La participation financière attendue de la Région s'élève à 50 % des dépenses éligibles hors taxes, plafonnées à 1 000 000 €, soit une subvention régionale de 157 000 € et constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER/Hors CPER

| |
|--|
| PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR |
|--|

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|--|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Etude | 20 000,00 | 6,37% |
| Test et prototypage | 60 000,00 | 19,11% |
| Développement | 150 000,00 | 47,77% |
| Rapports et valorisation des résultats | 84 000,00 | 26,75% |
| Total | 314 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|--------------------------------|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention Région (sollicitée) | 157 000,00 | 50,00% |
| Autofinancement | 157 000,00 | 50,00% |
| Total | 314 000,00 | 100,00% |

La Région informe le bénéficiaire que cette aide est allouée sur la base du ou des régime(s) d'aides :
Règlement de minimis (UE) 2023/2831 publié au JOUE L du 15 décembre 2023, relatif à : Aides de minimis entreprise

**DOSSIER N° 25003723 - CPER - ÉTUDE CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ DE VALENTON -
DÉFINITION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR**

Dispositif : CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures (n° 00001354)

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

Imputation budgétaire : 908-86-2041721-586002-200

Action : 586002017- Plateformes de transport combiné

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures | 170 000,00 € HT | 35,00 % | 59 500,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 59 500,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Séverine LEPERE, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 mai 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le chantier de transport combiné (CTC) de Valenton est le plus important site ferroviaire francilien de transport combiné. Il joue un rôle majeur dans le feroutage et la chaîne d'approvisionnement de l'Île-de-France.

Raccordé à la Grande Ceinture (Ligne 990000), dont la spécificité est de permettre le contournement de Paris et de la Petite Couronne, le CTC de Valenton est idéalement situé pour l'envoi et la réception de convois fret sur l'ensemble du territoire, dont, en particulier, les ports du Havre, de Saint-Nazaire ou de Marseille.

Il est en outre situé à l'intersection des deux flux fret majeurs vers le Sud-Est et vers le Sud-Ouest. Cette position, associée à une bonne desserte routière lui confère un avantage comparatif très important par rapport aux autres plateformes existantes ou potentielles.

Ayant prévu de réaliser, dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, plusieurs projets pour optimiser et moderniser le CTC à l'échelle régionale et nationale, l'État et la Région ont demandé à SNCF Réseau d'élaborer un schéma directeur du chantier de transport combiné de Valenton à l'horizon de 10 ans.

Ce schéma directeur doit permettre d'établir le programme des travaux nécessaires au développement de l'activité du fret ferroviaire et plus spécifiquement le transport combiné sur ce site qui a vocation à demeurer durablement le principal chantier francilien, et à conserver son rayonnement au niveau national.

Le schéma tiendra compte et coordonnera l'ensemble des orientations nationales et régionales, ainsi que des projets routiers et ferroviaires en Île-de-France pour le trafic origine / destination Valenton. Il définira

les niveaux de trafic actuel et espéré sur le site et donc, le niveau de saturation du site, notamment face aux besoins exprimés. Il pourra proposer de nouveaux projets ferroviaires pour atteindre le niveau de trafic espéré. Il sera remis avec un cahier d'hypothèses, retraçant l'ensemble des hypothèses et données d'entrée ayant permis sa réalisation.

Détail du calcul de la subvention :

Conformément au volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, la clé de répartition des dépenses pour ce projet est de 35% pour la Région, soit 59 500 € et de 65% pour l'Etat, soit 110 500 €.

Localisation géographique :

- SUCY-EN-BRIE
- VALENTON

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Fret ferroviaire

| |
|--|
| PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR |
|--|

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|-----------------------------|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Etudes et autres missions | 150 000,00 | 88,24% |
| Frais de maîtrise d'ouvrage | 20 000,00 | 11,76% |
| Total | 170 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|--------------------------------|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention Etat (sollicitée) | 110 500,00 | 65,00% |
| Subvention Région (sollicitée) | 59 500,00 | 35,00% |
| Total | 170 000,00 | 100,00% |

DOSSIER N° 25003865 - CPER - ÉTUDES AVANT-PROJET DU PROJET D'ALLONGEMENT DU TIROIR D - CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ DE VALENTON

Dispositif : CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures (n° 00001354)

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

Imputation budgétaire : 908-86-2041721-586002-200

Action : 586002017- Plateformes de transport combiné

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures | 786 000,00 € HT | 35,00 % | 275 100,00 € |
| Montant total de la subvention | | | 275 100,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Séverine LEPERE, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 30 juin 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Il s'agit des suites de l'opération engagée avant le 01/01/2023.

Plus important site ferroviaire francilien de transport combiné, le chantier de transport combiné (CTC) de Valenton joue un rôle majeur dans le ferroutage et la chaîne d'approvisionnement de l'Île-de-France.

Raccordé à la Grande Ceinture (Ligne 990000), dont la spécificité est de permettre le contournement de Paris et de la Petite Couronne, il est idéalement situé pour l'envoi et la réception de convois fret sur l'ensemble du territoire national et au-delà. Son installation à l'intersection des deux flux fret majeurs vers le Sud-Est et vers le Sud-Ouest, et sa bonne desserte routière lui confèrent un avantage comparatif très important par rapport aux autres plateformes existantes ou potentielles.

Les faisceaux de voie de ce site ont cependant été prévus pour l'accueil de trains de 650 m, alors que de plus en plus de trains longs de 750 et 850 m sont utilisés. Or, la réception ou la préparation d'un train long sur un faisceau de voies de 650 m de longueur utile nécessite des manœuvres supplémentaires de séparation et accroche successives des deux tronçons de train à la locomotive de manœuvre, qui impliquent l'occupation de la tête du faisceau de voies qui l'accueille. Les voies du faisceau ne peuvent alors pas être utilisées par d'autres trains de fret.

L'allongement du tiroir D pourrait donc à la fois réduire le nombre de manœuvres de coupe/accroche de locomotives, mais également libérer plus rapidement l'un des faisceaux de réception, fluidifiant ainsi l'exploitation des cours de marchandises.

Les études préliminaires ayant été réalisées et cofinancées par la Région, les études avant-projet (AVP) doivent maintenant apporter une connaissance précise de la faisabilité technique, foncière et environnementale de l'allongement du Tiroir D, tout en définissant clairement le périmètre des actions et leur plan de mise en œuvre. Elles comprennent notamment l'identification de la parcelle sur laquelle

s'étendra le prolongement et des parcelles voisines, leur bornage, la réalisation de sondages pyrotechniques, géotechniques, et amiante/plomb, une étude de la faune et de la flore présentes, la collecte et l'analyse des impacts des projets voisins ou concomitants sur l'opération, l'analyse des réseaux tiers qui devront être dévoyés pour la réaliser. Les études AVP comprennent également l'établissement des dossiers et documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation de l'opération.

A l'issue de ces études, SNCF Réseau remettra un document constitué d'un dossier de synthèse précisant le programme, le coût et les délais de l'opération, un dossier technique et un dossier d'évaluation environnementale.

Détail du calcul de la subvention :

Conformément à la maquette du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, la Région participe à hauteur de 35% du coût total des AVP (786 000 €) soit 275 100 €, l'Etat apportant les 65% complémentaires soit 510 900 €.

Localisation géographique :

- SUCY-EN-BRIE
- VALENTON

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Fret ferroviaire

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|---|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Prestations entreprises extérieures | 79 000,00 | 10,05% |
| Accompagnement entreprises prestataires | 20 000,00 | 2,54% |
| Provision pour risque ouvrage | 15 000,00 | 1,91% |
| Prestations de maîtrise d'oeuvre | 339 000,00 | 43,13% |
| Missions diverses assistance à maîtrise d'ouvrage | 91 000,00 | 11,58% |
| Pilotage opérationnel | 202 000,00 | 25,70% |
| Missions de maîtrise d'ouvrage (RMOA) | 40 000,00 | 5,09% |
| Total | 786 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|--------------------------------|------------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention Etat (sollicitée) | 510 900,00 | 65,00% |
| Subvention Région (sollicitée) | 275 100,00 | 35,00% |
| Total | 786 000,00 | 100,00% |

DOSSIER N° 25004378 - LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE - COMMISSIONS THEMATIQUES ET EVENEMENT MULTIMODALITE - 2025-2026

Dispositif : Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) (n° 00001305)

Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022

Imputation budgétaire : 938-838-65742-183003-200

Action : 18300302- Fret et logistique

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) | 39 044,00 € HT | 46,10 % | 18 000,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 18 000,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : LSN LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE

Adresse administrative : 26 RUE ALFRED KASTLER
76130 MONT SAINT AIGNAN

Statut Juridique : Association

Représentant : Madame Sonia DUBES, Présidente

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Logistique Seine Normandie (LSN) est une association, un cluster de référence de la filière logistique en Vallée de la Seine qui joue un rôle fondamental d'expertise et d'échanges dans l'écosystème d'acteurs publics et privés, en accompagnant les entreprises, pour renforcer leur développement et leur compétitivité, les aider à identifier le foncier disponible et intégrer la multimodalité dans leurs logistiques... La région Île-de-France choisit de soutenir l'une des actions de LSN intitulée « Commissions thématiques et Evènement Multimodalité » qui répond à la fois aux enjeux de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique de la région Île-de-France et du CPIER Vallée de la Seine.

Les entreprises logistiques sont confrontées à l'obligation de faire évoluer leurs process pour participer à la préservation de l'environnement (notamment via la limitation de leur empreinte carbone) et s'adapter aux effets du changement climatique. A cette fin, LSN anime 2 commissions, l'une portant sur la transition écologique, et l'autre sur la multimodalité, ayant vocation à éclairer les entreprises sur les enjeux et les modalités de ces mutations nécessaires. Les commissions approfondissent les sujets dont ils se saisissent sur les thématiques RSE ou multimodalité, et organisent des moments d'échanges avec les membres de LSN et acteurs publics et privés de l'écosystème d'acteurs de la Vallée de la Seine.

Bilan des missions sur la période 2024/2025 (non financées région IDF) :

Commission Transition écologique :

- Production et diffusion de la veille "transition écologique",
- Interventions de LSN, en clubs logistiques et webinaires, pour sensibiliser sur les solutions, bonnes pratiques sur la transition écologique en matière de logistique (RSE, carburants, énergies, multimodalité etc),
- Mise en place du groupe de travail "Transition écologique" : consultation des professionnels sur les

sujets prioritaires (économie circulaire, gestion déchets...),

- Séminaire LSN/Cerema,

- Commercialisation du Label 6PL version 2 (label sur les entrepôts durables intégrant les enjeux du référentiel RSE national en logistique), produit par LSN et ses partenaires, avec présentation auprès d'entreprises, dans les salons professionnels,

Commission Multimodalité : 2 réunions préliminaires à un nouvel évènement Multimodalité Axe Seine.

Missions pour la période 2025/2026 :

Commission Transition écologique (sujets issus de la consultation des entreprises) :

Impacts de la mutualisation des ressources et investissements, achats responsables/durables, gestion des déchets et du réemploi, réduction de la pollution et émissions de gaz à effet de serre... Abordés lors de GT et de différents formats (visites de site, visioconférences, parutions etc...). Livrables attendus : Comptes-rendus des groupes de travail.

Commission Multimodalité :

- Mieux faire connaître les possibilités du ferroviaire, mise en relation des industriels avec les acteurs du fret ferroviaire,

- Evènement « Multimodalité Axe Seine » : préparer, pour l'automne 2026, un acte 3 de l'évènement dédié à la sensibilisation et incitation des entreprises à la multimodalité, aux modes bas carbone, fluvial et ferroviaire au service de la décarbonation de la logistique, en mobilisant plus fortement les acteurs franciliens et en choisissant un site d'accueil de l'évènement en Île-de-France. Co-organisation par LSN, en partenariat avec l'Etat et les Régions Normandie et Île-de-France, VNF, HAROPA Port, SNCF Réseau, la Métropole Rouen Normandie, l'Union Portuaire Rouennaise, Seine Port Union, Ports de Normandie, l'AUTF... D'autres soutiens financiers seront nécessaires pour l'organisation de l'évènement sur la période 2026-2027 et feront l'objet de nouvelles négociations entre cofinanceurs.

Les réflexions et résultats de cette action seront mis à disposition de tous gratuitement.

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :

Le coût du projet s'élève à 39 044 € HT, montant de la base subventionnable retenue par la Région. Le financement régional du projet porte sur les dépenses de fonctionnement, et est conforme au dispositif "Accompagnement des projets logistiques dans les territoires " de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Suite aux capacités de financement respectives et négociations entre cofinanceurs, la subvention régionale s'élève à 18 000 €, soit à 46,10% de la base subventionnable. Elle constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|---|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Interventions en conférences, webinaires, GT et démarches préparatoires de l'évènement Multimodalité Axe Seine 2026 | 39 044,00 | 100,00% |
| Total | 39 044,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|-----------------------------------|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (sollicitée) | 18 000,00 | 46,10% |
| Etat (FNADT) (sollicitée) | 13 044,00 | 33,41% |
| Fonds propres LSN | 8 000,00 | 20,49% |
| Total | 39 044,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25004379 - LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE - STRATEGIE LOGISTIQUE
TERRITORIALE - 2025-2026**

Dispositif : Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) (n° 00001305)

Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022

Imputation budgétaire : 938-838-65742-183003-200

Action : 18300302- Fret et logistique

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) | 94 695,00 € HT | 6,34 % | 6 000,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 6 000,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : LSN LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE

Adresse administrative : 26 RUE ALFRED KASTLER
76130 MONT SAINT AIGNAN

Statut Juridique : Association

Représentant : Madame Sonia DUBES, Présidente

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Logistique Seine Normandie (LSN) est une association, un cluster de référence de la filière logistique en Vallée de la Seine qui joue un rôle fondamental d'expertise et d'échanges dans l'écosystème d'acteurs publics et privés, en accompagnant les entreprises, pour renforcer leur développement et leur compétitivité, les aider à identifier le foncier disponible et intégrer la multimodalité dans leurs logistiques... La région Île-de-France choisit de soutenir l'une des actions de LSN intitulée « Stratégie logistique territoriale » qui répond à la fois aux enjeux de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique de la région Île-de-France et ceux du CPIER Vallée de la Seine.

Bilan des missions de la période 2024/2025 (non financées par la Région IDF) :

- Fin de construction du Schéma de Cohérence Logistique Régional normand, présentation aux directions territoriales départementales (DDT) etc.,

- Prises de contact avec la région Île-de-France pour la compréhension de son acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, et, avec la région Île-de-France, l'Etat et l'Institut Paris Région pour initier des partenariats de travail entre LSN et l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF).

Missions pour la période 2025/2026 :

- Stratégies et aménagements logistiques vertueux : Avec l'appui du Cerema, exploration et communication sur des exemples vertueux opérationnels et économiquement réalistes sur le territoire national intégrant les sujets de compacité, hauteur et multi-étages des bâtiments, intégration paysagère, multimodalité, système logistique du dernier kilomètre, remobilisation exemplaire d'une friche...

Livrables attendus : environ 15 fiches illustrées, descriptif d'opération ou d'action, contact mobilisable.

- Identification des espaces logistiques impactés par le changement climatique (inondations, fortes chaleurs, glissements de terrain...) : Dans le prolongement des missions Seine Resil'Space (portées par

Résalliance) et celles du Cerema, en appui sur la cartographie des espaces logistiques produite dans le cadre de l'Observatoire foncier logistique Paris Seine Normandie mis en oeuvre par LSN, une cartographie sera produite avec un travail géomatique de notation de chaque espace appréciant leur exposition aux risques climatiques, pour le territoire normand qui dispose des données en open data. Pour l'Île-de-France, LSN effectuera un travail préparatoire et méthodologique adapté, en lien avec la région Île-de-France, l'Etat, l'Institut Paris Région et les bases de données OFELIF, pour apprécier une mise en application sur l'Île-de-France sur la période 2026/2027.

Livrables attendus : Base de données SIG des espaces logistiques impactés, atlas cartographique à l'échelle régionale normande, note globale et note d'analyse appréciant le volume des sites logistiques impactés et propositions d'approche résiliente, note méthodologique pour déploiement de la démarche pour l'Île-de-France.

- Approfondissement de l'intérêt des friches spécifiquement pour la logistique : Mise en évidence des meilleures opportunités de renouvellement urbain et objectivation de l'intérêt de chaque friche pour la logistique (en regard des besoins fonciers, en lien avec les travaux de LSN et ceux de l'EPF Normandie). Travail des sites les plus pertinents pour préciser et fiabiliser leur intérêt. La mission sera réalisée sur le territoire normand car la base data friches est immédiatement accessible. En parallèle, LSN travaillera à définir la méthodologie, avec l'appui de la région Île-de-France, de l'Institut Paris Région et de la DRIEAT (cf. travaux déjà conduits ex : fonciers logistiques, friches et travaux OFELIF) pour préciser les modalités de l'extension de la mission à l'Île-de-France sur la période 2026/2027. Les livrables attendus : Base de données SIG des friches normandes et notation de leur intérêt, carte de la Normandie des friches les plus adaptées, note d'analyse sur le volume de sites pertinents, note méthodologique exposant les modalités de l'extension de la mission à l'Île-de-France sur la période 2026-2027.

Les réflexions et résultats de cette action seront mis à disposition de tous gratuitement.

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :

Le coût du projet s'élève à 94 695 € HT, montant de la base subventionnable retenue par la Région. Le financement régional du projet porte sur les dépenses de fonctionnement, et est conforme au dispositif "Accompagnement des projets logistiques dans les territoires " de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Suite aux négociations entre cofinanceurs et au regard du volume des missions portant sur l'Île-de-France, la subvention régionale s'élève à 6 000 €, soit à 6,34 % de la base subventionnable. Elle constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|--|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Recherches, cartographies, partenariats, notes méthodologiques | 94 695,00 | 100,00% |
| Total | 94 695,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|-----------------------------------|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (sollicitée) | 6 000,00 | 6,34% |
| région Normandie (sollicitée) | 15 000,00 | 15,84% |
| Etat (FNADT) (sollicitée) | 54 756,00 | 57,82% |
| Fonds propres LSN | 18 939,00 | 20,00% |
| Total | 94 695,00 | 100,00% |

DOSSIER N° 25004405 - LA FABRIQUE DE LA LOGISTIQUE - FAVORISER L'ACCEPTABILITE DES RIVERAINS FACE AU FONCIER LOGISTIQUE

Dispositif : Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) (n° 00001305)

Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022

Imputation budgétaire : 938-838-65742-183003-200

Action : 18300302- Fret et logistique

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) | 36 000,00 € TTC | 50,00 % | 18 000,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 18 000,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : LA FABRIQUE DE LA LOGISTIQUE

Adresse administrative : 2 RUE DE SEBRENICA
75020 PARIS

Statut Juridique : Association

Représentant : Monsieur Jérôme ROUGE, Président

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 mars 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

La Fabrique de la Logistique (aussi appelée FabLog), créée en 2021, est une association ouverte à l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique, publics, privés et académiques, soutenue par ses adhérents, l'ADEME et l'AIT (Agence de l'Innovation pour les Transports). Sa vocation est de faire émerger des solutions Supply Chain innovantes, puis de les diffuser en tant qu'outils pour tous. Elle est organisée en 6 communautés d'intérêt (digitalisation, logistique durable, logistique de chantier, report modal, cyclo-logistique, territoires). La région Île-de-France est membre du conseil d'administration de la FabLog et co-anime la communauté territoires, qui est à l'origine du présent projet.

Devant le fréquent rejet par les riverains de l'installation d'équipements et activités logistiques, pourtant indispensables à l'activité économique et à la vie quotidienne, la FabLog a recensé au travers d'ateliers collaboratifs, une liste de solutions - existantes, à dupliquer ou à créer - pour en favoriser l'acceptabilité. Elle a également listé une série d'actions de communication visant à vulgariser le fait logistique auprès du grand public. La subvention régionale permettra de tester ces solutions auprès d'un panel de citoyens, de façon à identifier les plus pertinentes, ainsi que les modes de communication les plus efficaces auprès de ce public. Elle souhaite confier ce travail au cabinet Epok, spécialisé en conseil marketing et connaissance clients. Epok emploiera pour ce faire le protocole d'enquête de « focus group », méthode d'enquête qualitative reconnue pour comprendre les opinions et les attentes d'utilisateurs, sur un produit, un service ou un concept. Sa mission comprendra la réunion de lancement du projet, l'élaboration des questionnaires, le recrutement des panels de citoyens, l'organisation des 4 sessions de focus groups en présentiel (dont 2 concernant l'Île-de-France, un pour tester les solutions, l'autre les actions de

communication). Les livrables attendus sont :

1. Pour les focus groups : synthèse (points clés et recommandations) et rapport (résultats avec verbatims et cartographie de synthèse ; état d'esprit et attentes des riverains ; impacts, cohérence et niveau d'adéquation des actions testées)
2. Pour la session communication : rapport sur les fondements de l'image de la logistique, efficacité des actions testées.

Ce projet répond aux besoins identifiés par l'axe 4 de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique : « Valorisation de l'écosystème régional fret et logistique par des actions de formation, de communication et l'animation d'actions collectives ».

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :

Le coût du projet s'élève à 36 000 € TTC, montant de la base subventionnable retenue par la Région. Le financement régional du projet porte sur les dépenses de fonctionnement et est conforme au dispositif "Accompagnement des projets logistiques dans les territoires de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. La subvention régionale s'élève à 18 000 €, soit à 50 % de la base subventionnable, taux maximal permis par le dispositif. Elle constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|---------------------------|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Organisation focus groups | 32 400,00 | 90,00% |
| Coordination projet | 3 600,00 | 10,00% |
| Total | 36 000,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|--|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention Région (sollicitée) | 18 000,00 | 50,00% |
| ADEME Direction régionale Sud (sollicitée) pour la partie hors IDF du projet | 18 000,00 | 50,00% |
| Total | 36 000,00 | 100,00% |

**DOSSIER N° 25004377 - LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE – OBSERVATOIRE FONCIER
LOGISTIQUE PARIS SEINE NORMANDIE - 2025-2026**

Dispositif : Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) (n° 00001305)

Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022

Imputation budgétaire : 938-838-65748-183003-200

Action : 18300302- Fret et logistique

| Libellé base subventionnable | Montant base subventionnable | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (fonctionnement) | 87 465,00 € HT | 6,86 % | 6 000,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 6 000,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : LSN LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE

Adresse administrative : 26 RUE ALFRED KASTLER
76130 MONT SAINT AIGNAN

Statut Juridique : Association

Représentant : Madame Sonia DUBES, Présidente

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 décembre 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Logistique Seine Normandie (LSN) est une association, un cluster de référence de la filière logistique en Vallée de la Seine qui joue un rôle fondamental d'expertise et d'échanges dans l'écosystème d'acteurs publics et privés, en accompagnant les entreprises, pour renforcer leur développement et leur compétitivité, les aider à identifier le foncier disponible et intégrer la multimodalité dans leurs logistiques... La région Île-de-France choisit de soutenir l'une des actions de LSN, intitulée « Observatoire foncier logistique Paris Seine Normandie » qui répond à la fois aux enjeux de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique de la région Île-de-France et du CPIER Vallée de la Seine.

L'observatoire foncier logistique Paris Seine Normandie contribue à fédérer un réseau d'acteurs en Vallée de la Seine. Initialement pensé comme un outil de marketing territorial au service de l'attractivité logistique de la Normandie, il a progressivement évolué pour devenir un outil d'expertise territoriale sur les sujets logistiques. Les travaux de l'observatoire contribuent à :

- Consolider la connaissance du foncier et de l'immobilier logistique,
- Constituer un centre de ressources sur les dynamiques logistiques qui contribuent au développement d'une « culture » logistique auprès des collectivités et acteurs de l'aménagement,
- Créer de la transversalité entre les acteurs et permettre une vision partagée des enjeux,
- Renforcer l'attractivité et le rayonnement « logistique » de la Vallée de la Seine,
- Favoriser la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Logistique Régional normand et de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique francilienne.

Bilan des missions de la période 2024/2025 (financées par la Région IDF) :

- Potentiel logistique du foncier : travail méthodologique, en partenariat avec les agences d'urbanisme (AURH, IPR), et cartographies aux échelles normandes et franciliennes (GPS&O),

- Mutabilité du bâti et obsolescence du bâti logistique : recherche documentaire, définition de la méthodologie, échanges avec les acteurs normands et franciliens de la logistique et les experts du bâti logistique, échanges avec l'EPF qui procède à des démarches pouvant être complémentaires,
- Indicateurs de performance : travail concerté avec les entreprises du réseau LSN pour travailler un argumentaire commercial et/ou dans une action de marketing territorial,

Missions pour la période 2025/2026 :

- Travail de cartographie des espaces logistiques actuels sur les territoires normand et francilien, appuyé notamment sur les données de l'OCS-Ge de l'IGN et du MOS : les missions porteront de façon plus conséquente sur le territoire normand car les bases de données sont immédiatement accessibles (en open data), ce qui n'est pas encore le cas pour l'Île-de-France. Pour l'Île-de-France, LSN effectuera un travail préparatoire et méthodologique adapté, avec la région Île-de-France, l'Institut Paris Région et la DRIEAT et, recensera les bases de données existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique, en vue de l'extension de la mission au territoire francilien sur la période 2026-2027.

Livrables attendus :

- Base de données SIG des espaces logistiques sur la Région Normandie,
- Base de données SIG annexe des espaces d'activités comprenant une fonction logistique,
- Document méthodologique pour la constitution de la base,
- Note d'analyse des espaces logistiques normands,
- Note méthodologique adaptée à l'Île-de-France pour la réalisation de la mission sur 2026-2027.

Les réflexions et résultats de cette action seront mis à disposition de tous gratuitement.

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :

Le coût du projet s'élève à 87 465 € HT, montant de la base subventionnable retenue par la Région. Le financement régional du projet porte sur les dépenses de fonctionnement et est conforme au dispositif "Accompagnement des projets logistiques dans les territoires " de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Suite aux négociations entre cofinanceurs et au regard du volume des missions portant sur l'Île-de-France, la subvention régionale s'élève à 6,86 % de la base subventionnable, soit une subvention régionale d'un montant de 6 000 €. Elle constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :

- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme ne récupère pas la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|---|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| Etudes, recherches, cartographie et dépenses de personnel associées | 87 465,00 | 100,00% |
| Total | 87 465,00 | 100,00% |

| Recettes (€) | | |
|-----------------------------------|-----------|---------|
| Libellé | Montant | % |
| région Île-de-France (sollicitée) | 6 000,00 | 6,86% |
| région Normandie (sollicitée) | 15 000,00 | 17,15% |
| Etat (FNADT) (sollicitée) | 48 972,00 | 55,99% |
| Fonds propres LSN | 17 493,00 | 20,00% |
| Total | 87 465,00 | 100,00% |

Annexe 2 - Convention SNCF Réseau - définition du schéma directeur du CTC de Valenton



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction Déléguée Territoriale Île-De-France

Pôle Clients et Services Île-De-France

CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT DES ÉTUDES DU CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ DE VALENTON – DÉFINITION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| PRÉAMBULE | 5 |
| ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION | 6 |
| ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER | 6 |
| 2.1. Périmètre de la convention..... | 6 |
| 2.2. Contenu des études | 7 |
| 2.3. Calendrier et délai de réalisation..... | 7 |
| ARTICLE 3. RÔLES et OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE | 7 |
| 3.1. Identification de la maîtrise d'ouvrage de l'opération | 7 |
| 3.2. Engagements du Maître d'ouvrage | 7 |
| 3.2.1. Obligations relatives à l'opération subventionnée | 7 |
| 3.2.2. Obligations administratives et comptables | 8 |
| 3.2.3. Obligations en matière de communication..... | 8 |
| 3.2.4. Obligations en matière de respect de l'environnement | 8 |
| ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION..... | 9 |
| 4.1. Identification des financeurs..... | 9 |
| 4.2. Assiette de financement..... | 9 |
| ARTICLE 5. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT | 10 |
| 5.1. Plan de financement..... | 10 |
| 5.2. Éligibilité des dépenses subventionnables..... | 10 |
| 5.3. Modalités de versement | 10 |
| 5.3.1. Versement d'avances | 10 |
| 5.3.2. Versement d'acomptes | 10 |
| 5.3.3. Versement du solde | 11 |
| 5.3.4. Paiement | 12 |
| 5.4. Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région | 13 |
| 5.5. Comptabilité du Bénéficiaire..... | 13 |
| ARTICLE 6. MODALITÉS DE CONTRÔLE | 13 |
| 6.1. Par les financeurs..... | 13 |
| 6.2. Intervention d'experts | 14 |
| ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS | 14 |
| 7.1. Dispositions en cas de modification du coût d'objectif..... | 14 |
| 7.2. Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention | 14 |
| ARTICLE 8. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPÉRATION | 14 |
| 8.1. Comité technique (COTECH)..... | 14 |
| 8.2. Comité de pilotage de l'opération (COPIL) | 15 |
| ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES | 15 |
| ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES | 16 |
| 10.1. Modification de la convention | 16 |
| 10.2. Règlement des litiges | 16 |
| 10.3. Résiliation de la convention | 16 |
| 10.4. Date d'effet et durée de la convention | 16 |
| 10.5. Mesures d'ordre général | 17 |
| Annexes..... | 21 |
| Annexe 1 : fiche projet..... | 21 |
| Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds..... | 23 |

Entre,

D'une part,

L'État, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'ordre national du Mérite, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 5, rue Leblanc – 75015 PARIS,

Ci-après dénommé « **l'État** »,

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2, rue Simone Veil – 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n°CP2025-281 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20 novembre 2025,

Ci-après dénommée « **la Région** »,

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

Et d'autre part,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 200 St Denis, représentée par Mme Séverine LEPERE, directrice générale adjointe Île-de-France, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « **SNCF Réseau** » ou « **le bénéficiaire** » ou « **le maître d'ouvrage** ».

Les financeurs et SNCF Réseau sont ci-après désignés « **les Parties** ».

Visas

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** la délibération n° CP 2021-413 du 19 novembre 2021 par laquelle la Région décide de participer au financement des projets « Valenton – Chantier transport combiné – Allongement tiroir de manœuvre D – Études préliminaires » et « Valenton – Chantier transport combiné – Automatisation du point T1 – Études préliminaires » ;
- Vu** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;
- Vu** la délibération n° CR 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 décret n°2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du Schéma Directeur de la région Île-de-France;
- Vu** la délibération n° CR 2025-028 du 24 septembre 2025 portant adoption du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;
- Vu** la délibération de la Commission Permanente de la région Île-de-France n° CP 2025-281 du 20 novembre 2025 relative à l'approbation de la présente convention.

PRÉAMBULE

Le chantier de transport combiné (CTC) de Valenton est le plus important site ferroviaire de transport combiné d'Île-de-France. Doté de six cours composées d'une à trois voies de 400 m à 500 m de linéaire utile chacune, - dont quatre sont équipées de portiques - il joue un rôle majeur dans le feroutage et la chaîne d'approvisionnement de l'Île-de-France.

Raccordé à la Grande Ceinture (Ligne 990000), dont la spécificité est de permettre le contournement de Paris et de la Petite Couronne, le CTC de Valenton est idéalement situé pour l'envoi et la réception de convois fret sur l'ensemble du territoire, dont, en particulier, les grands sites portuaires du Havre, de Saint-Nazaire ou bien encore de Marseille.

Géographiquement, Valenton est situé à l'intersection des deux flux fret majeurs vers le Sud-Est et vers le Sud-Ouest. Cette position, associée à une bonne desserte routière lui confère un avantage comparatif très important par rapport aux autres plateformes existantes ou potentielles.

Les accès routiers se font depuis l'A86, en passant par la N106 jusqu'à l'entrée du terminal sur une 2x2 voies de façon fluide, sauf aux heures de pointes VL du matin sur le dernier tronçon N106-D101.



Dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, l'État et la Région ont prévu de réaliser plusieurs projets destinés à optimiser et moderniser, le chantier de transport combiné de Valenton à l'échelle régionale et nationale.

Dans cette perspective, l'État et la Région ont sollicité SNCF Réseau pour définir un schéma directeur du chantier de transport combiné de Valenton à moyen et long terme, à l'horizon de 10 ans.

Le schéma directeur du chantier de transport combiné de site de Valenton, objet de la présente convention, doit permettre d'établir le programme des travaux nécessaires au développement de l'activité du fret ferroviaire et plus spécifiquement le transport combiné sur ce site qui a vocation à demeurer durablement le principal chantier francilien, ainsi qu'à conserver son rayonnement au niveau national.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour financer la réalisation d'un schéma directeur du chantier de transport combiné (CTC) de Valenton, désignée par la suite « l'opération », sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Elle a pour objet :

- de préciser le périmètre nécessaire à l'établissement de ce schéma directeur (article 2.1),
- de définir les livrables à remettre aux parties, sur leur demande (article 2.2),
- de définir les engagements des parties relatifs aux modalités de financement de l'opération (articles 3, 4 et 5),
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments, dans le respect du calendrier général de l'opération (articles 2.3, 6, 7, 8 et 9).

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

« Convention relative au financement des études du chantier de transport combiné de Valenton – Définition d'un schéma directeur ».

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER

2.1. Périmètre de la convention

Le schéma directeur définit les orientations stratégiques et les cibles de développement du fret au niveau du CTC de Valenton pour la période 2025-2035. En ce sens, sur la base d'un diagnostic, il décrit les projets déclinant concrètement cette stratégie, ainsi que leur planification pluriannuelle. Il formalise ainsi, de manière opérationnelle et pragmatique, les trajectoires permettant d'atteindre les objectifs dans le temps avec les moyens nécessaires.

L'élaboration du schéma directeur doit prendre en compte :

1. Le recensement et la coordination des orientations nationales pour le trafic origine destination Valenton. Ce travail devra notamment :

- faire le lien avec les démarches Ulysse fret (DGITM), et les démarches sur les gabarits et les autoroutes ferroviaires (T300),
- faire le point sur les lignes identifiées comme saturées en 2026, la cohérence avec les Plans d'Exploitation Emergents (PEE) à venir et des sillons à sécuriser,
- donner une vision partagée à court et moyen terme du développement ferroviaire avec les autres directions territoriales de SNCF Réseau et les partenaires institutionnels.

2. Le recensement des orientations et des projets en Île-de-France (au-delà du site de Valenton) pour le trafic origine destination Valenton (ex : projet de passage à 60 km d'une aiguille à Villeneuve-Saint-Georges pour intégrer les sillons fret au sillons voyageurs de la zone). Ces orientations passent notamment par la prise en compte des travaux réalisés par les groupes de travail (GT) fret Île-de-France et GT capacitaire Île-de-France, ces travaux sont coordonnés par la Direction Générale Stratégie et Affaires Corporate (DGAC) qui pilote et mobilise les ressources en charge de coordonner les travaux avec les grandes orientations Île-de-France et sur l'ensemble du réseau national.

3. La définition du niveau de trafic actuel et espéré sur le site, et donc, le niveau de saturation du site, notamment face aux besoins exprimés.

4. L'identification des projets ferroviaires. Cela implique :

- de vérifier la capacité des installations à gérer le trafic actuel et espéré au point 3 (nombre de voies de services, installations suffisantes...),
- de lister les projets ferroviaires déjà connus et mesurer leur contribution au point 3,
- de proposer éventuellement de nouveaux projets ferroviaires pour atteindre l'objectif défini au point 3,
- d'étudier l'obsolescence des installations et leur prévision de renouvellement,
- d'étudier les incidents en exploitations pour proposer des mesures correctives ou préventives,

- analyser les interactions entre les projets déjà identifiés (chaîne signalisation, démarches capacitaires)
– Ex : gestion du stationnement de matériel roulant des nouveaux RER.

5. L'identification des projets routiers. De la même manière que pour le ferroviaire, cela implique :

- de vérifier la capacité des infrastructures à gérer les flux (nombre de parkings, d'accès, ...),
- de lister les projets routiers déjà connus et mesurer leur contribution au point 3,
- de proposer éventuellement de nouveaux projets routiers pour atteindre l'objectif défini au point 3,
- d'étudier l'obsolescence des installations et leur prévision de renouvellement.

2.2. Contenu des études

L'étude comprend notamment :

- un cahier d'hypothèses, retraçant l'ensemble des hypothèses et données d'entrée ayant permis la réalisation du schéma directeur ;
- une notice technique, comportant une synthèse, dans laquelle figureront notamment :
 - le recensement et la coordination des orientations nationales pour le trafic origine destination Valenton,
 - le recensement des orientations et des projets en Île-de-France (au-delà du site de Valenton) pour le trafic origine destination Valenton,
 - la définition du niveau de trafic actuel et espéré sur le site et donc, le niveau de saturation du site, notamment face aux besoins exprimés,
 - l'identification des opportunités / projets ferroviaires sur le site,
 - l'identification des opportunités / projets routiers sur le site.

2.3. Calendrier et délai de réalisation

La durée prévisionnelle des études et de l'élaboration du schéma directeur (y compris les procédures marchés associées, en l'espèce, l'élaboration du dossier de consultation des entreprises et appels d'offres) est de trois (3) mois, de janvier 2026 à avril 2026.

Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau. Chaque actualisation doit faire l'objet d'une communication lors de la prochaine instance de gouvernance de l'opération prévue à l'article 8 de la présente convention.

ARTICLE 3. RÔLES ET OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.1. Identification de la maîtrise d'ouvrage de l'opération

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

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

3.2. Engagements du Maître d'ouvrage

3.2.1. Obligations relatives à l'opération subventionnée

Le Maître d'ouvrage de la présente convention s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2 ;
- la réalisation du schéma directeur, objet de la convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

Le Maître d'ouvrage de la présente convention s'engage à

- prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais,
- informer la Région et l'État par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention

3.2.2. Obligations administratives et comptables

En signant la présente convention, le responsable légal de l'entreprise bénéficiaire, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :

- à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région ou par l'État,
- à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires...) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
- à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région ou par l'État soient librement utilisées et diffusées par ces derniers.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondes transports@iledefrance.fr) et à l'État (spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

3.2.3. Obligations en matière de communication

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la **région Île-de-France** auprès des usagers finaux et du grand-public, le bénéficiaire s'engage à mentionner, dès la notification de l'attribution de la subvention, la contribution régionale pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention. La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la « Charte de visibilité régionale » disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF4.

Mention du soutien de la région Île-de-France et de l'État et apposition de leurs logos :

Pour la Région, l'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

L'ensemble des documents et supports d'information ou communication fera apparaître de manière explicite le logo de l'État (Marianne).

Relations presse / relations publiques :

Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de l'État et de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de l'État et de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Les services concernés de l'État et de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

3.2.4 Obligations en matière de respect de l'environnement

L'État et de la région Île-de-France ont élaboré le volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 avec la volonté que leurs investissements bénéficient à la transition écologique et énergétique de l'Île-de-France. Aussi, tous deux attachent un intérêt marqué à l'exemplarité dans la conduite du présent projet, à la prise en compte de ses effets sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Les financeurs portent une attention particulière :

- à l'encadrement de l'élaboration et la mise en œuvre du projets par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux,
- à la prise en compte des spécificités franciliennes identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels, notamment le schéma régional de cohérence écologique,
- aux mesures prises en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. 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 sont précisées. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, de production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.).

La mise en œuvre des projets du CPER est encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants, pilotés tant par les services de l'État que ceux de la Région, dont des préconisations et prescriptions s'appliquent de fait. Parmi eux se trouvent :

- 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 : Référentiel aménagement construction durable 2011,
- les outils ou organismes ressources comme la démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques) ou l'évaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

4.1. Identification des financeurs

Le financement du projet est assuré par l'État et la région Île-de-France au titre du volet « mobilités » 2023 - 2027 du CPER 2021-2027.

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'opération dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.1.

4.2. Assiette de financement

L'estimation du coût de la réalisation est évaluée à 170 000 € HT (euros courants) se décomposant de la façon suivante :

| SCHEMA DIRECTEUR | Coût estimatif (€ HT) |
|-----------------------------|-----------------------|
| Études et autres missions | 150 000 € |
| Frais de maîtrise d'œuvre | 0 € |
| Frais de maîtrise d'ouvrage | 20 000 € |
| Total | 170 000 € |

Pour l'ensemble des postes, les dépenses finales sont facturées au coût réel sur la base des dépenses effectivement réalisées.

Le besoin de financement intègre les frais de fonctions supports de SNCF RESEAU.

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

ARTICLE 5. MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

5.1. Plan de financement

La région Île-de-France participe au financement des « études du chantier de transport combiné de Valenton – définition d'un schéma directeur » décrites supra, par l'attribution d'une subvention de 59 500 € (cinquante-neuf mille cinq cents euros) HT en investissement.

L'État finance l'opération, à hauteur de 110 500 € (cent dix mille cinq cents euros) HT.

Ces aides constituent des montants plafond, non actualisables et non révisables.

Le financement de l'opération globale s'établit ainsi :

| | Clé de financement | Montants HT (euros courants) |
|---------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| L'État | 65% | 110 500 € |
| La Région | 35% | 59 500 € |
| Total des participations | 100% | 170 000 € |

Le plan de financement prévisionnel de l'opération, précisant les montants HT, est détaillé en annexe 1.

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est annexé en annexe 2.

5.2. Éligibilité des dépenses subventionnables

Les dépenses subventionnables sont prises en compte, à compter du 20 novembre 2025, et jusqu'à la date de la demande de versement du solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 5.4 de la présente convention.

5.3. Modalités de versement

5.3.1. Versement d'avances

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

Pour la Région, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 5.4 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

5.3.2. Versement d'acomptes

Dès que l'avance précédente est consommée, les acomptes sont versés par les financeurs au fur et à mesure de l'avancement de l'opération sur présentation d'appels de fonds par SNCF Réseau. À cette fin, SNCF Réseau transmettra aux financeurs, sur leur périmètre respectif, une demande de versement des acomptes reprenant la dénomination indiquée à l'article 1 afin de permettre une identification sans ambiguïté de la

convention de rattachement, et indiquant les autorisations de programme/engagements auxquels l'appel de fonds se rattache.

Le dossier de demande de versement des acomptes, à l'exception du premier appel de fonds effectué à la notification de la présente convention comprend les éléments suivants.

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

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Région comprendront les éléments suivants :

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.1

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

B – Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'État comprendront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.1

C - Plafonnement des acomptes :

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier et s'agissant d'une opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire avant le versement du solde est plafonné à 95 % du montant de la subvention, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant de la subvention.

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

5.3.3. Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 5.3.2 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire

procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 5.3.2. s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

5.3.4. Paiement

Le paiement est conditionné au respect par SNCF Réseau des dispositions de la présente convention.

Le versement des montants de subvention appelés par SNCF Réseau doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier d'appel de fonds complet, tel que défini à l'article 5.3.2 et 5.3.3 et 5.4. Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours. Les dates et les références de mandatement sont portées par écrit, éventuellement sous forme électronique, à la connaissance du bénéficiaire.

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

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

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

| | Adresse de facturation | Nom du service | Fonction Téléphone / courriel |
|-----------------------------|---|---|---|
| État | DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS | SPOT / UBSF | Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr M. Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr |
| Région Île-de- France | RÉGION Île-de-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur- Seine | Pôle finance Direction de la comptabilité | Pôle finance – Direction de la comptabilité Depot.subvention@iledefrance.fr |
| SNCF Réseau | SNCF CAMPUS RÉSEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France | Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management | Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70 |

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

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

- Le numéro de SIRET, qui identifiera en tant que destinataire de l'appel de fonds :
 - L'État : 11000201100044 ;

- La région Île-de-France : 23750007900312
- Le code service ;
 - L'État : EALCPCM075 ;
 - La région Île-de-France : 200
- le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds

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

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

SNCF Réseau s'engage à informer la Région et l'État par écrit et documents à l'appui de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire. Cette information doit être communiquée dans un délai de deux mois suivant la modification.

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

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

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

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

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

5.5. Comptabilité du Bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération.

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

ARTICLE 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 liés à l'opération, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

6.2. Intervention d'experts

L'un des financeurs peut désigner ou missionner un expert, après information de l'autre financeur. SNCF Réseau s'engage à permettre aux experts, d'effectuer des visites des lieux, des installations et travaux relevant de l'opération, sous réserve de l'accord du chef d'opération 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. SNCF Réseau est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 7. GESTION DES ÉCARTS

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

- **En cas d'économies**

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 5.1. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux financeurs en cas de trop perçu.

- **En cas de perspective de dépassement**

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les financeurs sont informés lors du comité technique. 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, la prise en charge desdits dépassements incombe au maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

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

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études et travaux prévu à l'article 2.3 de la présente convention ne peut être assuré, les financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du maître d'ouvrage sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les financeurs et le maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 8. PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Les réunions techniques mentionnées ci-dessous (et les thématiques y afférents) devront concerner l'intégralité de l'opération.

8.1. Comité technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi de l'Opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des Parties afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Ce COTECH se réunira à minima deux fois, sur la durée de la mission, en séance ordinaire, ses membres étant convoqués par SNCF Réseau avec un préavis minimum de 15 jours.

Le Maître d'ouvrage de la présente convention établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions.

L'ensemble des documents présentés par le Maître d'ouvrage de la présente convention lors du COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'Opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre)
- le point sur l'avancement des études
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature
- le suivi du calendrier

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu
- un état des lieux sur la consommation des provisions
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais
- le montant des dépenses comptabilisées
- le montant des subventions appelées et versées

Au titre de la présente convention, le Maître d'ouvrage de la présente convention effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles des dépenses et des engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période de l'Opération.

8.2. Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit les parties.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Le maître d'ouvrage de la présente convention établit un compte-rendu à l'attention des autres parties de l'exécution de leurs missions.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'Opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 8.1. Le maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 9. PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES

Le maître d'ouvrage de la présente convention est propriétaire des études et résultats des études qu'il réalise dans le cadre de la convention.

Le maître d'ouvrage de la présente convention transmet aux parties les résultats d'études, après validation en comité ad hoc.

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

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage de la présente convention.

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

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

ARTICLE 10. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1. Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 5.3.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

10.2. Règlement des litiges

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

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

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

10.3. Résiliation de la convention

Les parties peuvent prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée 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 mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

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

10.4. Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa signature par l'ensemble des parties et de sa notification par la Région, aux autres parties par lettre expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.3.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 5.4.

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

10.5. Mesures d'ordre général

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

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

La présente convention est établie en 3 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____ .

Pour l'État,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour la Région,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacune des Parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE

Directrice Générale Adjointe Ile-de-France de SNCF Réseau

ANNEXES

Annexe 1 : fiche projet

Commission permanente du 20 novembre 2025 - CP2025-281

DOSSIER N° 25003723 - CPER - ÉTUDE CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ DE VALENTON - DÉFINITION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR

Dispositif : CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures (n° 00001354)

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

Imputation budgétaire : 908-86-2041721-586002-200

Action : 586002017- Plateformes de transport combiné

| Libellé base subventionnable | Montant subventionnable base | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|--------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures | 170 000,00 € HT | 35,00 % | 59 500,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 59 500,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Séverine LEPERE, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 31 mai 2026

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Le chantier de transport combiné (CTC) de Valenton est le plus important site ferroviaire francilien de transport combiné. Il joue un rôle majeur dans le feroutage et la chaîne d'approvisionnement de l'Île-de-France. Raccordé à la Grande Ceinture (Ligne 990000), dont la spécificité est de permettre le contournement de Paris et de la Petite Couronne, le CTC de Valenton est idéalement situé pour l'envoi et la réception de convois fret sur l'ensemble du territoire, dont, en particulier, les ports du Havre, de Saint-Nazaire ou de Marseille. Il est en outre situé à l'intersection des deux flux fret majeurs vers le Sud-Est et vers le Sud-Ouest. Cette position, associée à une bonne desserte routière lui confère un avantage comparatif très important par rapport aux autres plateformes existantes ou potentielles.

Ayant prévu de réaliser, dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, plusieurs projets pour optimiser et moderniser le CTC à l'échelle régionale et nationale, l'État et la Région ont demandé à SNCF Réseau d'élaborer un schéma directeur du chantier de transport combiné de Valenton à l'horizon de 10 ans.

Ce schéma directeur doit permettre d'établir le programme des travaux nécessaires au développement de l'activité du fret ferroviaire et plus spécifiquement le transport combiné sur ce site qui a vocation à demeurer durablement le principal chantier francilien, et à conserver son rayonnement au niveau national.

Le schéma tiendra compte et coordonnera l'ensemble des orientations nationales et régionales, ainsi que des projets routiers et ferroviaires en Île-de-France pour le trafic origine / destination Valenton. Il définira les niveaux de trafic actuel et espéré sur le site et donc, le niveau de saturation du site, notamment face aux besoins exprimés. Il pourra proposer de nouveaux projets ferroviaires pour atteindre le niveau de trafic espéré. Il sera remis avec un cahier d'hypothèses, retraçant l'ensemble des hypothèses et données d'entrée ayant permis sa réalisation.

Détail du calcul de la subvention :

Conformément au volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, la clé de répartition des dépenses pour ce projet est de 35% pour la Région, soit 59 500 € et de 65% pour l'Etat, soit 110 500 €.

Localisation géographique :

SUCY-EN-BRIE
VALENTON

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Fret ferroviaire

| |
|--|
| PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR |
|--|

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|-----------------------------|------------|----------|
| Libellé | Montant | % |
| Etudes et autres missions | 150 000,00 | 88,24% |
| Frais de maîtrise d'ouvrage | 20 000,00 | 11,76% |
| Total | 170 000,00 | 100,00 % |

| Recettes (€) | | |
|--------------------------------|------------|----------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention Etat (sollicitée) | 110 500,00 | 65,00% |
| Subvention Région (sollicitée) | 59 500,00 | 35,00% |
| Total | 170 000,00 | 100,00 % |

Annexe 2 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

| Année | Montant |
|---------|---|
| T1 2026 | 34 000 € (20% à la signature) |
| T3 2026 | 136 000 € (solde à la remise et acceptation de l'Etude) |

Annexe 3 - Convention SNCF Réseau – Etudes AVP - Projet d'allongement du tiroir D du CTC de Valenton



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction Déléguée Territoriale Île-De-
France
Pôle Clients et Services Île-De-France

**CONVENTION RELATIVE AU FINANCEMENT
DES ÉTUDES AVANT PROJET DU PROJET D'ALLONGEMENT
DU TIROIR D - CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ DE
VALENTON**

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| PRÉAMBULE | 4 |
| ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION | 6 |
| ARTICLE 2. PÉRIMETRE ET CALENDRIER | 6 |
| 2.1 Périmètre de la convention..... | 6 |
| 2.2 Contenu des études | 6 |
| 2.3 Calendrier et délais de réalisation | 7 |
| ARTICLE 3. RÔLES ET OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE | 7 |
| 3.1 Identification de la maîtrise d'ouvrage de l'opération | 7 |
| 3.2 Engagements du Maître d'ouvrage | 7 |
| 3.2.1 Obligations relatives à l'Opération subventionnée | 7 |
| 3.2.2 Obligations en matière de protection des données | 8 |
| 3.2.3 Obligations en matière de communication | 8 |
| 3.2.4 Obligations en matière de respect de l'environnement | 9 |
| ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L'OPÉRATION | 9 |
| 4.1 Identification des financeurs..... | 9 |
| 4.2. Assiette de financement | 9 |
| ARTICLE 5 - MODALITES DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT | 10 |
| 5.1 Plan de financement..... | 10 |
| 5.2 Éligibilité des dépenses subventionnables | 11 |
| 5.3 Modalités de versement..... | 11 |
| 5.3.1 Versement d'avances | 11 |
| 5.3.2 Versement d'acomptes | 11 |
| 5.3.3 Versement du solde..... | 12 |
| 5.3.4 Paiement | 12 |
| 5.4 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région | 14 |
| 5.5 Comptabilité du Bénéficiaire | 14 |
| ARTICLE 6 - MODALITES DE CONTROLE | 14 |
| 6.1 Par les Financeurs | 14 |
| 6.2 Intervention d'experts | 14 |
| ARTICLE 7 - GESTION DES ECARTS | 15 |
| 7.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif..... | 15 |
| 7.2 Dispositions en cas de modification des délais de la présente convention | 15 |
| ARTICLE 8 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION..... | 15 |
| 8.1 Comité Technique (COTECH) | 15 |
| 8.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL) | 16 |
| ARTICLE 9 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES | 16 |
| ARTICLE 10 - DISPOSITIONS GENERALES..... | 17 |
| 10.1 Modification de la convention | 17 |
| 10.2 Règlement des litiges | 17 |
| 10.3 Résiliation de la convention | 17 |
| 10.4 Date d'effet et durée de la convention | 18 |
| 10.5 Mesures d'ordre | 18 |
| Annexes | 22 |
| Annexe 1 : Fiche projet | 22 |
| Annexe 2 : Calendrier prévisionnel | 24 |
| Annexe 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds | 24 |

Entre,

D'une part,

L'État, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'ordre national du Mérite, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 5, rue Leblanc – 75015 PARIS,

Ci-après dénommé « **l'État** »,

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2, rue Simone Veil – 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, représentée par la présidente du conseil régional, ci-après désignée par « la Région » dûment mandatée par la délibération n°CP2025-281 de la commission permanente du conseil régional d'Île-de-France en date du 20 novembre 2025,

Ci-après dénommée « **la Région** »,

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

Et d'autre part,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621.773.700 euros immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro SIREN 412 280 737, dont le siège est situé 15/17 rue Jean-Philippe Rameau 93 200 St Denis, représentée par Mme Séverine LEPERE, directrice générale adjointe Île-de-France, dûment habilitée à cet effet,

Ci-après dénommée « **SNCF Réseau** » ou « **le bénéficiaire** » ou « **le maître d'ouvrage** »

Les financeurs, et SNCF Réseau sont ci-après désignés « **les Parties** »,

Visas

Vu le code des transports ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la commande publique ;

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

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

Vu le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

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

Vu la délibération n° CP 2021-413 du 19 novembre 2021 par laquelle la Région décide de participer au financement des projets « Valenton – Chantier transport combiné – Allongement tiroir de manœuvre D – Études préliminaires » et « Valenton – Chantier transport combiné – Automatisation du point T1 – Études préliminaires » ;

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

Vu la délibération n° CR 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 décret n°2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du Schéma Directeur de la région Île-de-France;

Vu la délibération n° CR 2025-028 du 24 septembre 2025 portant adoption du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;

Vu la délibération de la Commission Permanente de la Région Ile-de-France n° CP 2025-281 du 20 novembre 2025 relative à l'approbation de la présente convention.

PRÉAMBULE

Le Chantier de Transport Combiné (CTC) de Valenton est un site majeur dans le ferroutage et la chaîne d'approvisionnement de l'Île de France. Raccordé à la Grande Ceinture (Ligne 990000), dont la spécificité est de permettre le contournement de Paris et de la Petite Couronne, le CTC de Valenton est idéalement situé pour l'envoi/réception de convois fret sur l'ensemble du territoire, dont, en particulier, les grands sites portuaires du Havre, de Saint-Nazaire ou bien encore de Marseille.

Toutefois, ce site se caractérise par des faisceaux de voies initialement pensés pour l'accueil de trains de 650 m. Or, l'accroissement du trafic de trains longs de 750 et 850 m rend plus complexe son exploitation. Les Entreprises Ferroviaires ont fait remonter cette difficulté à SNCF Réseau, qui concerne plus précisément le faisceau de réception et l'utilisation du Tiroir D : un tiroir de manœuvre est une voie située au terminus d'une ligne de chemin de fer à double voie. Elle va au-delà du point d'arrêt normal des trains ou des rames pour faire changer de voie les matériels devant repartir dans l'autre sens. Pour ce faire, un aiguillage, implanté après le point d'arrêt précité, permet à une rame, après avoir avancé suffisamment sur le tiroir (qui se finit par

un heurtoir), de revenir dans l'autre sens sur la voie de départ. Pour un train long sur un faisceau de voies de 650 m de longueur utile, le tiroir D n'est pas assez long, ce qui implique l'occupation de la tête du faisceau de voies qui l'accueille, interdisant toute autre exploitation de ce dernier, durant les manœuvres de coupe du train en coupons et leur accroche à des locomotives de manœuvre pour les déplacer. L'allongement du Tiroir D est donc étudié car il permettrait de ne plus avoir à réaliser ces mouvements, longs et pénalisants qui gèlent le faisceau à l'arrivée d'un train long)

Le projet d'allongement du tiroir D de Valenton s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la desserte des zones logistiques soutenue par l'État et la Région Île-de-France au travers la stratégie régionale pour le fret et la logistique.

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de fixer les engagements réciproques des parties pour financer les études avant-projet sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau relatives au projet d'allongement du tiroir D du chantier de transport combiné de Valenton, désignées par la suite « l'Opération ». Elle a pour objet :

- de préciser les opérations nécessaires aux études AVP (article 2.1)
- de définir le contenu des études et des livrables (article 2.2),
- de définir les engagements des parties relatifs aux modalités de financement de l'opération (articles 3, 4 et 5)
- de préciser les conditions de suivi et de réalisation de ces éléments dans le respect du calendrier général de l'Opération (articles 2.3, 6, 7 et 9),

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

« Convention relative au financement des études avant-projet (AVP) du projet d'allongement du tiroir D - Chantier de transport combiné de Valenton ».

ARTICLE 2. PÉRIMÈTRE ET CALENDRIER

2.1 Périmètre de la convention

L'allongement du Tiroir D sur le site de Valenton a pour objectif de libérer le faisceau de réception des voies 41 à 49, lorsqu'il accueille des trains longs de 750 mètres et 850 mètres. Il en résultera une facilitation des opérations liées à la réception des trains longs, une diminution du blocage des faisceaux des voies 40 et 50, et, en conséquence, un gain de ponctualité pour les autres entreprises ferroviaires grâce à une libération plus rapide de ces faisceaux.

Les phases à venir ont pour objectif de confirmer et d'affiner :

- La compatibilité foncière du projet
- Les impacts sur les installations ferroviaires existantes
- Le montant des coûts d'études et de travaux
- Les délais d'exécution
- La réduction des risques associés

Ces études doivent permettre une complète connaissance de la faisabilité technique, foncière et environnementale de l'allongement du Tiroir D, tout en définissant clairement le périmètre des actions et leur plan de mise en œuvre.

2.2 Contenu des études

La phase AVP comprend notamment :

- l'identification de la parcelle sur laquelle s'étendra le prolongement du Tiroir D : ce point doit être déterminé au plus tôt avant d'entamer les échanges avec les concessionnaires tiers (démarche prioritaire) car il détermine la faisabilité et la consistance (coût, programme et planning) du projet tel que prévu par les études préliminaires ;
- la réalisation de sondages géotechniques dans le talus de la Grande Ceinture dans la zone d'allongement du Tiroir D ;
- la réalisation d'un bornage par un géomètre expert afin de déterminer finement les limites de propriétés des parcelles concernées par le projet ayant pour objectif un relevé topographique de la zone étudiée;
- la réalisation de sondages amiante/plomb au pied des poteaux caténaires concernés par le projet ;
- le passage d'un écologue afin de confirmer l'absence d'espèces protégées ;

- la collecte des projets voisins ou concomitants et l'analyse de ces projets : il s'agira notamment de déterminer si la réalisation de ces projets génère un impact ou un effet d'aubaine pour les travaux liés à l'allongement du Tiroir D ;
- l'analyse pyrotechnique
- la caractérisation de la faisabilité de l'allongement du Tiroir D
- l'analyse des réseaux impactés par le projet dont les réseaux tiers nécessitant d'être dévoyés pour permettre l'allongement du tiroir D

Elle se conclue par l'établissement d'un document constitué des éléments suivants :

- un dossier de synthèse précisant le programme, le coût et les délais de l'opération
- un dossier technique
- un dossier d'évaluation environnementale

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives suivantes :

- études environnementales de pollution et de caractérisation des sols
- études pyrotechniques

Les études devront prendre en considération la proximité avec des zones humides, l'analyse des rubriques ICPE au regard des matériaux stockés, et permettre de statuer si le projet est soumis à déclaration Loi sur l'eau au titre des rubriques 3220 D et 3110 D.

En revanche, elle ne comprend pas :

Les dévoiements des réseaux tiers, ces travaux seront à la charge des tiers propriétaires de ces réseaux

2.3 Calendrier et délais de réalisation

Le calendrier prévisionnel de l'opération figure en annexe 2 à la présente convention.

SNCF Réseau ne peut engager les missions prévues dans le cadre de la présente convention de financement que si ladite convention est signée par l'ensemble des signataires et notifiée. Par conséquent, afin de permettre à SNCF Réseau d'engager les études d'avant-projet dans le respect du calendrier décrit ci-avant, la présente convention de financement doit être signée par l'ensemble des financeurs publics, au plus tard le 31 décembre 2025. A défaut, le calendrier prévisionnel sera ajusté dans le cadre des instances de suivi prévues à l'article 8 de la présente convention.

Le calendrier du déroulement des différentes étapes décrites en annexe 2 pourra évoluer en fonction de la réalisation des différentes étapes. Chaque actualisation doit faire l'objet d'une communication de SNCF Réseau lors de la prochaine instance de gouvernance de l'opération prévue à l'article 8 de la présente convention.

ARTICLE 3. RÔLES ET OBLIGATIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.1 Identification de la maîtrise d'ouvrage de l'opération

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

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

3.2 Engagements du Maître d'ouvrage

3.2.1 Obligations relatives à l'Opération subventionnée

Le Maître d'ouvrage de la présente convention s'engage sur :

- le respect du coût d'objectif en euros courants précisés à l'article 4.2 ;
- la réalisation de la phase AVP de l'opération, objet de la convention ;
- le respect des délais de réalisation précisés à l'article 2.3 ;
- le respect des règles de l'art ;
- le respect des dispositions de la présente convention.

Le Maître d'ouvrage de la présente convention s'engage à

- prévenir les financeurs des risques de dérive du planning et/ou des coûts dans les meilleurs délais,
- informer la Région et l'État par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention

3.2.2 Obligations en matière de protection des données

- En signant la présente convention, le responsable légal de l'entreprise bénéficiaire, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :
 - à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région ou par l'État,
 - à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires...) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
 - à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région ou par l'État soient librement utilisées et diffusées par ces derniers.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondes transports@iledefrance.fr) et à l'État (spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

3.2.3 Obligations en matière de communication

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la **région Île-de-France** auprès des usagers finaux et du grand-public, le bénéficiaire s'engage à mentionner, dès la notification de l'attribution de la subvention, la contribution régionale pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention. La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la « Charte de visibilité régionale » disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF4.

Mention du soutien de la région Île-de-France et de l'État et apposition de leurs logos :

Pour la Région, l'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

L'ensemble des documents et supports d'information ou communication fera apparaître de manière explicite le logo de l'État (Marianne).

Relations presse / relations publiques :

Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de l'État et de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de l'État et de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Les services concernés de l'Etat et de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

3.2.4 Obligations en matière de respect de l'environnement

L'État et de la région Île-de-France ont élaboré le volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 avec la volonté que leurs investissements bénéficient à la transition écologique et énergétique de l'Île-de-France. Aussi, tous deux attachent un intérêt marqué à l'exemplarité dans la conduite du présent projet, à la prise en compte de ses effets sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Les financeurs portent une attention particulière :

- à l'encadrement de l'élaboration et la mise en œuvre du projets par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux,
- à la prise en compte des spécificités franciliennes identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels, notamment le schéma régional de cohérence écologique,
- aux mesures prises en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. 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 sont précisées. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, de production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.).

La mise en œuvre des projets du CPER est encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants, pilotés tant par les services de l'État que ceux de la Région, dont des préconisations et prescriptions s'appliquent de fait. Parmi eux se trouvent :

- 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 : Référentiel aménagement construction durable 2011,
- les outils ou organismes ressources comme la démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques) ou l'évaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

4.1 Identification des financeurs

Le financement de l'Opération est assuré par l'État et la Région Île-de-France au titre du volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027.

La signature de la présente convention vaut engagement des financeurs à mettre en place les financements nécessaires pour la réalisation de l'opération dans la limite des montants inscrits dans le plan de financement détaillé à l'article 5.1.

4.2. Assiette de financement

Le coût de la phase AVP estimée ci-dessous pour un montant maximal de 786 000 € HT (euros courants) comprend l'ensemble des dépenses nécessaires à la réalisation de la phase AVP du Projet. Il inclut une provision pour risques de 15 000 € **ainsi que les frais de fonctions supports de SNCF RESEAU.**

Le coût de la Phase AVP, incluant :

| Phases | en k€ HT |
|--|------------|
| Prestations entreprises extérieures (<i>études d'exécution, les travaux, les fournitures des matériaux et matériels, acquisitions de données pour les différentes études à mener, diagnostics</i>) | 79 |
| Prestations SNCF (<i>accompagnement des entreprises prestataires : sécurité ferroviaire, production de travaux par SNCF Réseau sur les installations fixes de l'infrastructure, fabrication et mise à disposition d'appareils et équipements, réalisation de mesures, de vérifications techniques et d'essais, formation des agents d'exploitation et de maintenance</i>) | 20 |
| Provisions pour Risques (PR) | 15 |
| MOE (<i>prestations de maîtrise d'œuvre intégrant la maîtrise d'œuvre générale, la maîtrise d'œuvre études (chaîne signalisation, voie, tracé, OA, télécom, énergie, maîtrise d'œuvre travaux)</i>) | 339 |
| Missions diverses AMO (<i>assistance à maîtrise d'ouvrage : coordination sécurité et protection de la santé, contrôles divers dont ERP, diverses études et dossiers administratifs</i>) | 91 |
| Pilotage Opérationnel | 202 |
| Missions de maîtrise d'ouvrage (RMOA) | 40 |
| | 786 |

Pour l'ensemble des postes, les dépenses finales sont facturées au coût réel sur la base des dépenses effectivement réalisées.

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

ARTICLE 5 - MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE PAIEMENT

5.1 Plan de financement

La région Île-de-France participe au financement des « études avant-projet (AVP) du projet d'allongement du tiroir D - Chantier de transport combiné de Valenton » décrites supra par l'attribution d'une subvention de 275 100 € (deux cent soixante-quinze mille cent euros) HT en investissement.

L'État finance l'opération, à hauteur de 510 900 € (cinq cent dix mille neuf cents euros) HT.

Ces aides constituent des montants plafond, non actualisables et non révisables.

Le financement de l'opération globale s'établit ainsi :

| AVP | Clé de répartition | Montant participation HT |
|--------|--------------------|--------------------------|
| État | 65 % | 510 900 € |
| Région | 35 % | 275 100 € |

| | | |
|--------------|--------------|------------------|
| TOTAL | 100 % | 786 000 € |
|--------------|--------------|------------------|

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

Le plan de financement prévisionnel de l'opération, précisant les montants HT, est détaillé en annexe 1

L'échéancier prévisionnel des appels de fonds est annexé en annexe 2.

5.2 Éligibilité des dépenses subventionnables

Les dépenses subventionnables sont prises en compte, à compter du 20 novembre 2025, et jusqu'à la date de la demande de versement du solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 5.4 de la présente convention.

5.3 Modalités de versement

5.3.1 Versement d'avances

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

Pour la région Île-de-France, en l'absence de justification des avances, et à l'échéance des délais de caducité prévus à l'article 5.4 de la présente convention, une demande de remboursement à hauteur du montant des avances versées sera formulée par l'émission d'un titre de recettes.

5.3.2 Versement d'acomptes

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

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

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

Les demandes de versement des acomptes auprès de la Région comprendront les éléments suivants :

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

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.1.

La demande d'acompte est signée par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

B – Demande de versement des acomptes auprès de l'État :

Les demandes de versement des acomptes auprès de l'État comprendront les éléments suivants :

- l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- un tableau de justification de l'état d'avancement (exprimé en pourcentage) de chacun des postes de dépenses tels que définis à l'article 4.2, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- un récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du bénéficiaire.

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 5.1.

C – Plafonnement des acomptes :

Pour la Région, par dérogation à son règlement budgétaire et financier et s'agissant d'une opération inscrite au volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés avant le versement du solde au bénéficiaire est plafonné à 95 % du montant de la subvention, conformément à la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024.

Pour l'État, le montant cumulé des acomptes pouvant être versés au bénéficiaire est plafonné à 95% du montant de la subvention.

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

5.3.3 Versement du solde

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

Le versement du solde est subordonné à la production des documents prévus dans l'article 5.3.2 signés par le représentant dûment habilité. Sur la base du relevé final des dépenses et des recettes, le bénéficiaire procède, selon le cas, soit à la présentation du dernier appel de fonds pour règlement du solde soit le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Le solde sera établi en euros courants.

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

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

Si au moins une convention de financement relative à cette opération, a été notifiée postérieurement à la présente convention, les dispositions relatives au solde sont reportées dans la convention la plus récente. En conséquence, les dispositions relatives au plafonnement des acomptes décrites à l'article 5.3.2. s'appliquent en tenant compte des engagements les plus récents.

5.3.4 Paiement

Le paiement est conditionné au respect par SNCF Réseau des dispositions de la présente convention.

Le versement des montants de subvention appelés par SNCF Réseau doit être effectué dans un délai conforme au règlement budgétaire et financier de chaque financeur à compter de la date de réception par les financeurs d'un dossier d'appel de fonds complet, tel que défini à l'article 5.3.1 et 5.3.2 et 5.3.3.

Dans la mesure du possible, les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour payer dans un délai de 45 jours.

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

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

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

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

| | Adresse de facturation | Nom du service | Fonction Téléphone / courriel |
|-----------------------------|--|---|---|
| État | DRIEAT 21/23 rue Miollis 75015 PARIS | SpoT / UBSF | Tél : 01 40 61 86 60 spot.driea-if@developpement-durable.gouv.fr M. Eric LAVOINE eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr |
| Région Île-de- France | RÉGION Île-de-France 2 rue Simone VEIL 93 400 Saint-Ouen-sur- Seine | Pôle finance Direction de la comptabilité | Pôle finance – Direction de la comptabilité Depot.subvention@iledefrance.fr |
| SNCF Réseau | SNCF CAMPUS RÉSEAU 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU CS80001 93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX France | Service Trésorerie Groupe – Unité Crédit Management | Aude BRISAC aude.pouyes@reseau.sncf.fr TEL : 01 85 57 96 70 |

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

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

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

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

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

SNCF Réseau s'engage à informer la Région et l'État par écrit et documents à l'appui de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire. Cette information doit être communiquée dans un délai de deux mois suivant la modification.

5.4 Caducité des subventions au titre du règlement budgétaire de la Région

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

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

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

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

5.5 Comptabilité du Bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à faire ressortir dans sa comptabilité les dépenses propres à l'opération.

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

ARTICLE 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 liés à l'opération, notamment par l'accès aux documents administratifs, juridiques et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

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

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

6.2 Intervention d'experts

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

ou des demandeurs. Le maître d'ouvrage est chargé de l'organisation des visites et du respect des règles de sécurité.

ARTICLE 7 - GESTION DES ÉCARTS

7.1 Dispositions en cas de modification du coût d'objectif

○ En cas d'économies

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au coût d'objectif des dépenses, défini à l'article 4.2, les subventions attribuées sont révisées en proportion du niveau d'exécution constaté, par application des taux indiqués à l'article 5.1. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées, voire d'un reversement aux Financeurs en cas de trop perçu.

○ En cas de perspective de dépassement

En cas de perspective de dépassement du montant visé à l'article 4.2, les Financeurs sont informés lors du comité technique. 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, la prise en charge desdits dépassements incombe au Maître d'ouvrage à l'origine du surcoût.

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

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

S'il apparaît que, malgré toutes les mesures proposées, le respect du délai de réalisation des études et travaux prévu à l'article 2.3 de la présente convention ne peut être assuré, les Financeurs peuvent solliciter un rapport détaillé auprès du Maître d'ouvrage sur l'origine, les raisons et l'importance du dépassement du délai et ses conséquences, – y compris financières.

Au vu de ce rapport, les financeurs émettent un avis. Le délai modifié est alors retenu en concertation entre les Financeurs et le Maître d'ouvrage, et est acté dans le cadre d'un avenant.

ARTICLE 8 - PILOTAGE ET SUIVI DE L'OPERATION

Les réunions techniques mentionnées ci-dessous (et les thématiques y afférents) devront concerner l'intégralité de l'opération.

8.1 Comité Technique (COTECH)

Il est constitué un comité technique de suivi de l'opération, ci-après désigné « le COTECH » comprenant l'ensemble des parties afin d'assurer le suivi des financements, leur consommation, le suivi de l'émission et des paiements des appels de fonds jusqu'à la clôture administrative de l'ensemble des financements liés à cette convention.

Ce COTECH se réunit au moins deux fois par an en séance ordinaire, ses membres étant convoqués par SNCF Réseau avec un préavis minimum de 15 jours.

Le maître d'ouvrage de la présente convention établit un compte-rendu de l'exécution de ses missions.

L'ensemble des documents présentés par le maître d'ouvrage de la présente convention lors du COTECH devra être transmis aux membres du COTECH, une semaine avant la réunion du COTECH.

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

1/ Le suivi technique et opérationnel, soit :

- l'organisation mise en place pour la réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre)
- le point sur l'avancement des études
- une appréciation sur le déroulement des opérations et leur nature
- le suivi du calendrier

2/ Le suivi financier et administratif, soit :

- le point sur le coût final prévisionnel tel qu'il peut être estimé à la date du compte-rendu
- un état des lieux sur la consommation des provisions
- le point sur le traitement de problèmes éventuellement rencontrés qui engendreraient une modification des coûts et délais
- le montant des dépenses comptabilisées
- le montant des subventions appelées et versées

Au titre de la présente convention, le maître d'ouvrage de la présente convention effectue une mise à jour des prévisions pluriannuelles des dépenses et des engagements. Ces tableaux couvrent la totalité de la période du Projet.

8.2 Comité de pilotage de l'opération (COPIL)

Il réunit les parties.

Ses membres sont convoqués avec un préavis minimum d'un mois. Les éléments de présentation seront envoyés au moins sept jours préalablement à la tenue du comité.

Le maître d'ouvrage de la présente convention établit un compte-rendu à l'attention des autres Parties de l'exécution de leurs missions.

Ce COPIL a pour rôle d'arbitrer les dispositions à mettre en œuvre pour permettre un avancement de l'opération dans le respect des délais et du coût prévisionnel.

Il se réunit en tant que de besoin concernant des questions ayant des incidences majeures sur l'opération, notamment les ajustements de programmation techniques, administratifs et financiers, qui n'auraient pu être validés par le COTECH décrit à l'article 8.1. Le Maître d'ouvrage présente alors au COPIL les éléments de compréhension de ces modifications, leurs impacts et leurs incidences sur l'opération, et ce, en vue de permettre au COPIL de définir les modalités de prise en compte de ces modifications et de poursuite de l'opération. Le cas échéant, les dispositions prévues à l'article 10 de la présente convention seront mises en œuvre.

ARTICLE 9 - PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ÉTUDES

Le maître d'ouvrage de la présente convention est propriétaire des études et résultats des études qu'ils réalisent dans le cadre de la convention.

Le maître d'ouvrage de la présente convention transmet aux parties les résultats d'études, après validation en comité ad hoc.

Les résultats des études pourront être utilisés librement par les Parties dans le cadre de la poursuite de la réalisation de l'opération.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du Maître d'ouvrage de la présente convention.

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

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

ARTICLE 10 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10.1 Modification de la convention

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 5.3.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties.

10.2 Règlement des litiges

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

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

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

10.3 Résiliation de la convention

Les parties peuvent prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme d'un délai, qui ne peut être inférieur à un mois, indiqué par la décision notifiée 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 l'opération. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

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

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

La résiliation pour motif d'intérêt général prononcée en application du présent article n'ouvre pas droit à indemnisation du bénéficiaire des subventions, sauf à ce que ce dernier justifie des coûts et préjudices

résultant pour lui de ladite résiliation, en particulier des indemnisations dues au titulaire du ou des marchés passés pour la réalisation de l'opération.

10.4 Date d'effet et durée de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa signature par l'ensemble des parties et de sa notification par la Région, aux autres parties par lettre expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception.

Sans préjudice des durées indiquées aux articles 5 et 6, la présente convention expire :

- après le versement du solde de la totalité des subventions dues au maître d'ouvrage selon les modalités de l'article 5.3.3 ;
- ou à la date de la constatation de la caducité de la subvention selon les modalités prévues aux articles 5.4.

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

10.5 Mesures d'ordre

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

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacune des parties.

Elle est signée par toutes les Parties et notifiée le _____ .

Pour l'État,

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

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacune des parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour la Région,

Valérie PÉCRESSE

Présidente du conseil régional d'Île-de-France

La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacune des parties.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le _____ .

Pour SNCF Réseau,

Séverine LEPERE

Directrice Générale Adjointe Ile-de-France de SNCF Réseau

ANNEXES

Annexe 1 : Fiche projet

Commission permanente du 20 novembre 2025 - CP2025-281

| |
|---|
| DOSSIER N° 25003865 - CPER - ÉTUDES AVANT-PROJET DU PROJET D'ALLONGEMENT DU TIROIR D - CHANTIER DE TRANSPORT COMBINÉ DE VALENTON |
|---|

Dispositif : CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures (n° 00001354)

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

Imputation budgétaire : 908-86-2041721-586002-200

Action : 586002017- Plateformes de transport combiné

| Libellé base subventionnable | Montant subventionnable base | Taux d'intervention | Montant de subvention maximum |
|--|--------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures | 786 000,00 € HT | 35,00 % | 275 100,00 € |
| | Montant total de la subvention | | 275 100,00 € |

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : RFF SNCF RESEAU
Adresse administrative : 15/17 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU
93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Madame Séverine LEPERE, Directrice générale adjointe

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 20 novembre 2025 - 30 juin 2028

Démarrage anticipé de projet : Non

Description :

Il s'agit des suites de l'opération engagée avant le 01/01/2023.

Plus important site ferroviaire francilien de transport combiné, le chantier de transport combiné (CTC) de Valenton joue un rôle majeur dans le ferroutage et la chaîne d'approvisionnement de l'Île-de-France.

Raccordé à la Grande Ceinture (Ligne 990000), dont la spécificité est de permettre le contournement de Paris et de la Petite Couronne, il est idéalement situé pour l'envoi et la réception de convois fret sur l'ensemble du territoire national et au-delà. Son installation à l'intersection des deux flux fret majeurs vers le Sud-Est et vers le Sud-Ouest, et sa bonne desserte routière lui confèrent un avantage comparatif très important par rapport aux autres plateformes existantes ou potentielles.

Les faisceaux de voie de ce site ont cependant été prévus pour l'accueil de trains de 650 m, alors que de plus en plus de trains longs de 750 et 850 m sont utilisés. Or, la réception ou la préparation d'un train long sur un faisceau de voies de 650 m de longueur utile nécessite des manœuvres supplémentaires de séparation et accroche successives des deux tronçons de train à la locomotive de manœuvre, qui impliquent l'occupation de la tête du faisceau de voies qui l'accueille. Les voies du faisceau ne peuvent alors pas être utilisées par d'autres trains de fret.

L'allongement du tiroir D pourrait donc à la fois réduire le nombre de manœuvres de coupe/accroche de locomotives, mais également libérer plus rapidement l'un des faisceaux de réception, fluidifiant ainsi l'exploitation des cours de marchandises.

Les études préliminaires ayant été réalisées et cofinancées par la Région, les études avant-projet (AVP) doivent maintenant apporter une connaissance précise de la faisabilité technique, foncière et environnementale de l'allongement du Tiroir D, tout en définissant clairement le périmètre des actions et leur plan de mise en œuvre. Elles comprennent notamment l'identification de la parcelle sur laquelle s'étendra le prolongement et des parcelles voisines, leur bornage, la réalisation de sondages pyrotechniques, géotechniques, et amiante/plomb, une étude de la faune et de la flore présentes, la collecte et l'analyse des impacts des projets voisins ou concomitants sur l'opération, l'analyse des réseaux tiers qui devront être déviés pour la réaliser. Les études AVP comprennent également l'établissement des dossiers et documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation de l'opération.

A l'issue de ces études, SNCF Réseau remettra un document constitué d'un dossier de synthèse précisant le programme, le coût et les délais de l'opération, un dossier technique et un dossier d'évaluation environnementale.

Détail du calcul de la subvention :

Conformément à la maquette du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027, la Région participe à hauteur de 35% du coût total des AVP (786 000 €) soit 275 100 €, l'Etat apportant les 65% complémentaires soit 510 900 €.

Localisation géographique :

SUCY-EN-BRIE
VALENTON

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Fret ferroviaire

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2025

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA.

| Dépenses (€) | | |
|---|------------|----------|
| Libellé | Montant | % |
| Prestations entreprises extérieures | 79 000,00 | 10,05% |
| Accompagnement entreprises prestataires | 20 000,00 | 2,54% |
| Provision pour risque ouvrage | 15 000,00 | 1,91% |
| Prestations de maîtrise d'oeuvre | 339 000,00 | 43,13% |
| Missions diverses assistance à maîtrise d'ouvrage | 91 000,00 | 11,58% |
| Pilotage opérationnel | 202 000,00 | 25,70% |
| Missions de maîtrise d'ouvrage (RMOA) | 40 000,00 | 5,09% |
| Total | 786 000,00 | 100,00 % |

| Recettes (€) | | |
|--------------------------------|------------|----------|
| Libellé | Montant | % |
| Subvention Etat (sollicitée) | 510 900,00 | 65,00% |
| Subvention Région (sollicitée) | 275 100,00 | 35,00% |
| Total | 786 000,00 | 100,00 % |

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel

| Valenton Tiroir D | 2025 | | | 2026 | | | | 2027 | | | | 2028 |
|---|------|-------------------------|--------------------|------|----|----|----|------|----|----|----|------|
| PHASE AVP | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 | T2 | T3 | T4 | T1 |
| Acquisitions de données (processus marché et achat, investigations) | | ★ | | ★ | | | | | | | | |
| PHASE Etudes | | | | | | | | | | | | |
| Etudes et assemblage du dossier AVP | | Saisie des études SNCFR | validation CFI AVP | | | | | | | | | |
| Instances de validation interne et externe | | | | | | | | | | | | |

Annexe 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

2026 : Acompte à la signature (20%)
2027 : Appel de fond à hauteur de 75% de la CFI
2028 : Solde du contrat

Annexe 4 - Annexes techniques

**DOSSIER N° 25004405 – LA FABRIQUE DE LA LOGISTIQUE - FAVORISER
L'ACCEPTABILITE DES RIVERAINS FACE AU FONCIER LOGISTIQUE
Annexe technique – données**

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. La Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu sera actualisé si besoin.

| Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet | Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique |
|---|---|
| <p>Données issues des groupes de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 20 pistes de solutions visant à limiter les irritants de l'activité logistique, ○ 28 actions de communication ○ Base de connaissances relative aux attentes des riverains franciliens ○ Liste des actions identifiées à expérimenter auprès du panel de citoyens franciliens, pour favoriser l'acceptabilité <p>Et livrables attendus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • synthèse intégrant les points clés ainsi que les recommandations opérationnelles • rapport présentant : <ul style="list-style-type: none"> ○ les résultats avec verbatims et cartographie de synthèse ○ l'état d'esprit et les attentes spontanées des cibles de riverains ○ l'impact des actions testées auprès du panel de citoyens sélectionné et la cohérence des propositions avec leurs attentes ○ le niveau d'adéquation des solutions testées, leurs bénéfices et leurs limites ○ l'organisation des actions par thèmes, en logique de résolution de problèmes : hiérarchie des causes de problèmes et adéquation des solutions • rapport communication : les fondements de l'image de la logistique, l'impact des actions testées, les actions prioritaires à tester | <p>Données issues des groupes de travail</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 20 pistes de solutions visant à limiter les irritants de l'activité logistique, ○ 28 actions de communication ○ Base de connaissances relative aux attentes des riverains franciliens ○ Liste des actions identifiées à expérimenter auprès du panel de citoyens franciliens, pour favoriser l'acceptabilité <p>Et livrables attendus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • synthèse intégrant les points clés ainsi que les recommandations opérationnelles • rapport présentant : <ul style="list-style-type: none"> ○ les résultats avec verbatims et cartographie de synthèse ○ l'état d'esprit et les attentes spontanées des cibles de riverains ○ l'impact des actions testées auprès du panel de citoyens sélectionné et la cohérence des propositions avec leurs attentes ○ le niveau d'adéquation des solutions testées, leurs bénéfices et leurs limites ○ l'organisation des actions par thèmes, en logique de résolution de problèmes : hiérarchie des causes de problèmes et adéquation des solutions • rapport communication : les fondements de l'image de la logistique, l'impact des actions testées, les actions prioritaires à tester |

**DOSSIER N° 25003199 – RENOVATION ITE GOUSSAINVILLE - LAFARGE
GRANULATS
Annexe technique – données**

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. La Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu actualisé si besoin.

| Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet | Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Volume et type de marchandises transportés- Fréquence des circulations- Nombre de chargements et déchargements- Nombre de trajets et de kilomètres évités par camion- Gains en émissions de CO2 par rapport au fret routier | <ul style="list-style-type: none">- Volume et type de marchandises transportés- Fréquence des circulations- Nombre de chargements et déchargements- Nombre de trajets et de kilomètres évités par camion- Gains en émissions de CO2 par rapport au fret routier |

**DOSSIER N° 25004386 - AAC Globe Express - Projet GLOBY - Infrastructure
numérique intelligente
Annexe technique – données**

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Ile-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. La Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu sera actualisé si besoin.

| Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet | Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- nombre de trajets par zone géographique (niveau IRIS ou intercommunalité)- kilomètres parcourus kilomètres évités (optimisation des tournées)- taux de remplissage moyen des véhicules _- taux de retour à vide- taux de livraison à l'heure- volume transporté, ventilé par type de véhicule (vélo cargo, utilitaire électrique, VUL thermique, etc.)- répartition des missions par créneaux horaires et type de flux (mutualisé / dédié) | <ul style="list-style-type: none">- nombre de trajets par zone géographique (niveau IRIS ou intercommunalité)- kilomètres parcourus kilomètres évités (optimisation des tournées)- taux de remplissage moyen des véhicules- taux de retour à vide- taux de livraison à l'heure- volume transporté, ventilé par type de véhicule (vélo cargo, utilitaire électrique, VUL thermique, etc.)- répartition des missions par créneaux horaires et type de flux (mutualisé / dédié) |

**DOSSIER N° 25004377 - LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE – OBSERVATOIRE
FONCIER LOGISTIQUE PARIS SEINE NORMANDIE - 2025-2026
Annexe technique – données**

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Ile-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. La Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu sera actualisé si besoin.

| Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet | Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique |
|--|---|
| Le catalogue de données traitées dans le cadre du projet sera déterminé durant la réalisation de l'action, en lien étroit avec la Région et les autres acteurs de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF) : Institut Paris Région (IPR), Etat etc, pour identifier les bases existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux déjà collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France. | Cette action de LSN va consister à mener des travaux préparatoires et méthodologiques permettant d'identifier et de déterminer, avec la région Île-de-France, l'Institut Paris Région (IPR), l'Etat etc, pour identifier les bases existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF), en vue de l'extension de la mission sur le territoire francilien sur la période 2026-2027. Ce n'est qu'après ces travaux de mise en cohérence et de mise en complémentarité entre les missions de LSN (concernées par la présente subvention) et les bases de données de l'IPR et de l'OFELIF que LSN pourra déterminer les jeux de données qui pourront être transmis à la Région et à l'OFELIF. |

**DOSSIER N° 25004379 - LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE - STRATEGIE
LOGISTIQUE TERRITORIALE - 2025-2026
Annexe technique – données**

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Ile-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. La Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu sera actualisé si besoin.

| Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet | Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique |
|--|---|
| Le catalogue de données traitées dans le cadre du projet sera déterminé durant la réalisation de l'action, en lien étroit avec la Région et les autres acteurs de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF) : Institut Paris Région (IPR), Etat etc, pour identifier les bases existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux déjà collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France. | Cette action de LSN va consister à mener des travaux préparatoires et méthodologiques permettant d'identifier et de déterminer, avec la région Île-de-France, l'Institut Paris Région (IPR), l'Etat etc, pour identifier les bases existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF), en vue de l'extension de la mission sur le territoire francilien sur la période 2026-2027. Ce n'est qu'après ces travaux de mise en cohérence et de mise en complémentarité entre les missions de LSN (concernées par la présente subvention) et les bases de données de l'IPR et de l'OFELIF que LSN pourra déterminer les jeux de données qui pourront être transmis à la Région et à l'OFELIF. |

**DOSSIER N° 25004378 - LOGISTIQUE SEINE NORMANDIE - COMMISSIONS
THEMATIQUES ET EVENEMENT MULTIMODALITE - 2025-2026
Annexe technique – données**

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Ile-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. La Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu sera actualisé si besoin.

| Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet | Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique |
|--|---|
| Le catalogue de données traitées dans le cadre du projet sera déterminé durant la réalisation de l'action, en lien étroit avec la Région et les autres acteurs de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF) : Institut Paris Région (IPR), Etat etc, pour identifier les bases existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux déjà collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France. | Cette action de LSN va consister à mener des travaux préparatoires et méthodologiques permettant d'identifier et de déterminer, avec la région Île-de-France, l'Institut Paris Région (IPR), l'Etat etc, pour identifier les bases existantes, les travaux déjà conduits (ex : fonciers logistiques) et ceux collectés et analysés dans le cadre de l'Observatoire du fret et de la logistique en Île-de-France (OFELIF), en vue de l'extension de la mission sur le territoire francilien sur la période 2026-2027. Ce n'est qu'après ces travaux de mise en cohérence et de mise en complémentarité entre les missions de LSN (concernées par la présente subvention) et les bases de données de l'IPR et de l'OFELIF que LSN pourra déterminer les jeux de données qui pourront être transmis à la Région et à l'OFELIF. |